VI. റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പണം

ശ്രീ. കടവൂർ ശിവദാസൻ: പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കായുള്ള സമിതിയുടെ ചെയർമാനായ ഞാൻ സമിതിയുടെ 89 മുതൽ 98 വരെയുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ: ഹർജികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷനായ ഞാൻ സമിതിയുടെ പതിനൊന്നും പന്ത്രണ്ടും റിപ്പോർട്ടുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. സാവിത്രി ലക്ഷ്മണൻ: സ്ത്രീകളുടെയും കുട്ടികളുടെയും വികലാംഗരുടെയും ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷയായ ഞാൻ സമിതിയുടെ ഒൻപതും പത്തും റിപ്പോർട്ടുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നു.

....(ബഹളം)..

മി.സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്...............പ്ലീസ്................. ദയവുചെയ്ത് ഇരിക്കൂ. ഒരു കാര്യം കേൾക്കൂ. നമുക്കെല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. ഒരാൾ രാജിവച്ചു എന്നുവയ്ക്കുക. രാജി സ്വീകരിക്കണം, അതിന് ചില നടപടിക്രമങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. ഔദ്യോഗികമായി അങ്ങനെ എന്തെങ്കിലും വിവരം കിട്ടിയിട്ടില്ല.

VII. ധനകാര്യം

2005-2006 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിലെ ധനാഭ്യർത്ഥനകളിന്മേലുള്ള ചർച്ചയും വോട്ടെടുപ്പും

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ): സർ, വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനകൾക്ക് നേരെ 5-ാം കോളത്തിൽ യഥാക്രമം കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2005-06 സാമ്പത്തികവർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനകൾ സംബന്ധിച്ച ഒരു നയരേഖയും ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

സഹകരണവും തുറമുഖവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ): ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

....(ബഹളം)..

പ്രത്യേക പരാമർശം (തുടർച്ച)

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടി): സർ, ഞാൻ പറയുന്നതിനിടയ്ക്ക് ബഹളം വച്ചാൽ എനിക്ക് എന്ത് ചെയ്യാൻ പറ്റും? ഞാൻ പറയാൻ തയ്യാറാണ്. ഈ സഭയെ വിശ്വാസത്തിലെടുത്ത് മാത്രമേ ഞങ്ങൾ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. ഇപ്പോൾ സഭയെ അറിയിക്കേണ്ട വിധത്തിലുള്ള ഒരു സംഭവവികാസവും ഇല്ല. ശ്രീ. അനിൽകുമാറിന്റെ രാജിക്കത്ത് കിട്ടി. രാജി സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇന്നും പിന്നോക്ക-പട്ടിക സമുദായ ക്ഷേമവും സാംസ്കാരികകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ തന്നെയാണ്.

....(ബഹളം)..

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ധനകാര്യം (തുടർച്ച)

സഹകരണവും തുറമുഖവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ): സർ, സഹകരണം എന്ന XXVII - ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെയും പേരിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനകൾക്ക് നേരെ 5-ാം കോളത്തിൽ യഥാക്രമം കാണിച്ചിട്ടുള്ള തുക 2005-06 സാമ്പത്തികവർഷത്തെ ചെലവുകൾ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനായി അനുവദിക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനകൾ സംബന്ധിച്ച ഒരു നയരേഖയും ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ) : പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ധനകാര്യവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ബാബു ദിവാകരൻ) : വാഹന നികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും സഹകരണം എന്ന XXVII -ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL -ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും ഗതാഗതം എന്ന XLI -ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും സംബന്ധിക്കുന്ന ചട്ടം 236(3) അനുസരിച്ചുള്ള പ്രസ്താവന ധനകാര്യവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി ഞാൻ മേശപ്പുറത്തു വയ്ക്കുന്നു.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ	ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേര്	ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് 2005-2006 സഭയുടെ വോട്ടിന് സമർപ്പിക്കുന്ന ധനാഭ്യർത്ഥന യുടെ തുക		
		റവന്യൂ (രൂപ)	മൂലധനം (രൂപ)	ആകെ (രൂപ)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
IX	വാഹന നികുതികൾ	20,20,26,000	..	20,20,26,000
XLI	ഗതാഗതം	18,16,75,000	38,57,01,000	56,73,76,000
XXVII	സഹകരണം	63,29,60,000	34,44,99,000	97,74,59,000
XL	തുറമുഖങ്ങൾ	10,00,60,000	10,76,00,000	20,76,60,000

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. സ്പീക്കർ: താഴെപ്പറയുന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ IX—വാഹനനികുതികൾ

ശ്രീ കെ. പി. മോഹനൻ: സർ,

1. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.(സംസ്ഥാനത്ത് ലഭിക്കുന്ന വാഹനനികുതികളുടെ നല്ലൊരു ശതമാനം റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് നീക്കിവയ്ക്കുന്നില്ലായെന്ന് പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ എ. കെ. ബാലൻ: സർ,

2. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (മോട്ടോർ വാഹന നികുതി വകുപ്പിലുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന അഴിമതി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: സർ,

3. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (വാഹനനികുതി വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിൽ ഉള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സർ,

4. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (മോട്ടോർ വാഹന നികുതി വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സ്ഥലംമാറ്റത്തിൽ നടക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന അഴിമതി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ,

5. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (മോട്ടോർ വാഹന നികുതി വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ സ്ഥലംമാറ്റത്തിൽ നടക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന അഴിമതി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ,

6. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (വാഹനനികുതി വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സ്ഥലംമാറ്റത്തിൽ നടക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന അഴിമതി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ എം. വി. ജയരാജൻ: സർ,

7. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (വാഹനനികുതി വകുപ്പിൽ സ്ഥലംമാറ്റത്തിന് വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ മത്തായി ചാക്കോ: സർ,

8. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിലെ കമ്പ്യൂട്ടർവൽക്കരണം സ്വകാര്യ ഏജൻസിക്ക് നൽകാനുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന നീക്കം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ രാജു എബ്രഹാം: സർ,

9. വാഹനനികുതികൾ എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (മോട്ടോർ വാഹന നികുതി നിയമത്തിലെ പഴുതുകൾ ഉപയോഗിച്ച് സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകൾ നികുതിവെട്ടിപ്പ് നടത്തുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ സാജു പോൾ: സർ,

10. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതിടീച്ചർ: സർ,

11. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: സർ,

12. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ ടി. കെ. ബാലൻ: സർ,

13. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ,

14. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: സർ,

15. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ,

16. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ,

17. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: സർ,

18. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ,

19. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ,

20. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

21. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: സർ,

22. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മദ്കോയ: സർ,

23. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ,

24. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: സർ,

25. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ,

26. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ,

27. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ,

28. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: സർ,

29. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ,

30. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. നാരായണൻ: സർ,

31. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. മാങ്കോട് രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

32. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. കുമാരൻ: സർ,

33. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ,

34. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എൻ. രാജൻ: സർ,

35. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ,

36. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ,

37. വാഹനനികുതി എന്ന IX-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,20,26,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XLI—ഗതാഗതം

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ,

1. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള ഓഫീസുകളിൽ ദൈനംദിന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് മതിയായ ജീവനക്കാർ ഇല്ലെന്ന് പറയപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ,

2. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ആട്ടോറിക്ഷകളിൽ ഡിജിറ്റൽ മീറ്റർ വയ്ക്കുന്നതിന് എടുത്ത തീരുമാനംമൂലം തൊഴിലാളികൾ നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ,

3. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സർവ്വീസുകൾ മുടങ്ങുന്നതുമൂലം യാത്രക്കാർ നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ,

4. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സർവ്വീസുകൾ മുടങ്ങുന്നതുമൂലം യാത്രക്കാർ നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ,

5. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മാനേജ്മെന്റിലുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന ധൂർത്തും അഴിമതിയും ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ,

6. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മാനേജ്മെന്റിലുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന ധൂർത്തും അഴിമതിയും ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: സർ,

7. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് ഡീസൽ നൽകുന്നതിന് ഐ. ഒ. സി. ചിലപ്പോൾ തയ്യാറാകാത്തതുമൂലം ഉണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രതിസന്ധി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: സർ,

8. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യിൽ എം. പാനൽ ആയി നിയമിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ജീവനക്കാരെ റഗുലറൈസ് ചെയ്യുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതിനെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ,

9. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (നഷ്ടത്തിന്റെ പേരിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. അടച്ചുപൂട്ടിക്കുന്നതിനുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന നീക്കം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: സർ,

10. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ സബ് ഡിപ്പോകൾ അടച്ചുപൂട്ടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: സർ,

11. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നതിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. കാണിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന വിമുഖത ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ,

12. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് സർക്കാർ ധനസഹായം നൽകാത്തതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സിയുടെ സഞ്ചിത കടവും പലിശ ഭാരവും വർദ്ധിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ,

13. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണം സ്വകാര്യ ഏജൻസിക്ക് നൽകുന്നതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് ഉണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നഷ്ടം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

14. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് ഡീസൽ നൽകുന്നതിന് ഐ. ഒ. സി. ചിലപ്പോൾ തയ്യാറാകാത്തതുമൂലം ഉണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രതിസന്ധി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: സർ,

15. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (നഷ്ടത്തിന്റെ പേരിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. അടച്ചുപൂട്ടിക്കുന്നതിനുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന നീക്കം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്കോയ: സർ,

16. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ സബ് ഡിപ്പോകൾ അടച്ചുപൂട്ടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പി. നാരായണൻ: സർ,

17. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിലെ യാത്രാസൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള യാതൊരു നടപടിയും സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. മാങ്കോട് രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

18. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ യാത്രക്കാർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. കുമാരൻ: സർ,

19. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വക കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ യാതൊരുവിധ പദ്ധതിയും ആവിഷ്ക്കരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എൻ. രാജൻ: സർ,

20. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ജീവനക്കാരുടേയും പെൻഷൻകാരുടേയും ആനുകൂല്യങ്ങൾ യഥാസമയം അനുവദിച്ചുനൽകാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: സർ,

21. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്ത് കൂടുതൽ റൂട്ടുകൾ ദേശസാൽക്കരിച്ച് മെച്ചപ്പെട്ട യാത്രാസൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ,

22. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ പഴക്കം ചെന്ന ബസ്സുകൾ റോഡിൽനിന്നും നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ,

23. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ബസ് ചാർജ് വർദ്ധനവുമൂലം യാത്രക്കാർക്കുണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ,

24. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്ത് സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ സ്ഥാപിക്കണം എന്ന സുപ്രീം കോടതി ഉത്തരവ് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ,

25. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്ത് സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ സ്ഥാപിക്കണം എന്ന സുപ്രീം കോടതി ഉത്തരവ് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ,

26. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിലെ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾക്കുള്ള നിരക്കുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന നീക്കം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: സർ,

27. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (അശാസ്ത്രീയമായ ഫെയർസ്റ്റേജ് നിർണ്ണയംമൂലം യാത്രക്കാർ നൽകേണ്ടി വരുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന അധിക തുക ഒഴിവാക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സർ,

28. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ആട്ടോറിക്ഷകളിൽ ഡിജിററൽ മീറ്റർ വയ്ക്കുന്നതിന് എടുത്ത തീരുമാനംമൂലം തൊഴിലാളികൾ നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ,

29. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തൊഴിലാളികളുടെ അവകാശങ്ങൾ നൽകുന്നതിന് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. കാണിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന വിമുഖത ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: സർ,

30. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് സർക്കാർ ധനസഹായം നൽകാത്തതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സഞ്ചിത കടവും പലിശ ഭാരവും വർദ്ധിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: സർ,

31. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ബസ്സ് ബോഡി നിർമ്മാണം സ്വകാര്യ ഏജൻസിക്ക് നൽകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ഉണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നഷ്ടം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ,

32. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: സർ,

33. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ,

34. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ,

35. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ,

36. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ,

37. ഗതാഗതം എന്ന XLI-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 56,73,76,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XXVII—സഹകരണം

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ,

1. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ദിശാബോധമില്ലാതെ സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണമേഖലയിൽ അനുവർത്തിച്ചു വരുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയ സമീപനങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: സർ,

2. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സങ്കുചിത രാഷ്ട്രീയ നേട്ടങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി സഹകരണ മേഖലയിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നടപടികളെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ,

3. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ മേഖലയിലുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന ക്രമക്കേടുകൾ ഒഴിവാക്കേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ,

4. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്തെ വായ്പാ സഹകരണസംഘങ്ങളിൽ ഏറെയും നഷ്ടത്തിലാകാനിടയായതായി പറയപ്പെടുന്ന നടപടികളെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സർ,

5. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ക്രെഡിറ്റ് സഹകരണ മേഖല നേരിടുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രതിസന്ധിയെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ,

6. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ സംഘങ്ങളിലെ വൺടൈം സെറ്റിൽമെന്റ് പദ്ധതിയുടെ ആനുകൂല്യം പാവപ്പെട്ടവർക്ക് ലഭിക്കാവുന്ന നിലയിൽ നടപ്പിൽ വരുത്തേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ,

7. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സാമ്പത്തിക മാന്ദ്യവും കാർഷിക മേഖലയിലെ പ്രതിസന്ധിയും മൂലം വായ്പ തിരിച്ചടയ്ക്കുവാൻ കഴിയാത്തവർക്ക് വേണ്ടി ഏർപ്പെടുത്തിയ "വൺടൈം സെറ്റിൽമെന്റ്" പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ പ്രാഥമിക വായ്പാ സഹകരണ സംഘങ്ങളെ സർക്കാർ സഹായിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ,

8. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (നിയമവിരുദ്ധമായി അൺലൈസൻസ്ഡ് അർബൻ ബാങ്കുകൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തുകൊടുത്തതും അവയെ നിയമവിരുദ്ധമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ അനുവദിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതുമായി പറയപ്പെടുന്ന സഹകരണ രജിസ്ട്രാറുടെ നടപടി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: സർ,

9. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാന സഹകരണ യൂണിയൻ ഭരണസമിതിയിലേക്ക് ജനാധിപത്യപരമായി തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്താതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: സർ,

10. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്ക് മറ്റ് സ്വകാര്യ ബാങ്കുകളുടെ എൻ. പി. എ. ആയിട്ടുള്ള വായ്പകൾ ടേക്ക് ഓവർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: സർ,

11. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (ആഗോളവൽക്കരണ ഉദാരവൽക്കരണ നയങ്ങൾമൂലം പൊറുതിമുട്ടുന്ന ജനങ്ങളെ അനുയോജ്യമായ സഹകരണ സംരംഭങ്ങളിലൂടെ ആശ്വാസിപ്പിക്കുവാൻ തയ്യാറാകാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയത്തെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ : സർ,

12. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ ജീവനക്കാരുടെ ക്ഷേമപദ്ധതിയിലെ പണം നിയമവിരുദ്ധമായി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ,

13. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ ബാങ്കിൽ അനധികൃത നിയമനങ്ങൾ നടത്തികൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ,

14. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് എക്സാമിനേഷൻ ബോർഡിൽ പ്രൈമറി ബാങ്കുകൾക്ക് വേണ്ടി നടത്തുന്ന പരീക്ഷയിലും പേപ്പർ വാല്യുവേഷനിലും കൃത്രിമങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: സർ,

15. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് എക്സാമിനേഷൻ ബോർഡിൽ നടന്നുവരുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ക്രമരഹിതമായ നടപടികളും റാങ്ക് ലിസ്റ്റ് ചോർത്തിക്കൊടുക്കലും മററും സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്.)

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ,

16. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ മേഖലയിൽ കടലാസ് സംഘങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ച് പണം അപഹരിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ,

17. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ നിയമത്തിലെ സംഘങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന പരിധി സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ സംഘങ്ങൾക്ക് രജിസ്ട്രേഷൻ നൽകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന രജിസ്ട്രാറുടെ നടപടി സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻമാസ്റ്റർ : സർ,

18. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ ആശുപത്രികൾക്കുള്ള സർക്കാർ സഹായം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ,

19. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ ക്രെഡിറ്റ് മേഖലയോട് നബാർഡ് അനുവർത്തിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ചിറ്റമ്മ നയത്തിനെതിരെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രതികരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ,

20. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ആഡിറ്റ് സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

21. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കൊപ്രാസംഭരണം, നീതിസ്റ്റോർ, നെല്ല് സംഭരണം, വളം ഡിപ്പോ തുടങ്ങിയ സർക്കാർ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്ന ക്രെഡിറ്റ് സംഘങ്ങൾക്കുണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നഷ്ടം പരിഗണിച്ച് സർക്കാർ സഹായം ലഭ്യമാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: സർ,

22. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ രംഗത്ത് നടപ്പാക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന ജനാധിപത്യവിരുദ്ധ സമീപനം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മദ്കോയ: സർ,

23. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്തെ സഹകാരികളുടെ കൂട്ടായ്മ ഇല്ലാതാക്കിയതായി പറയപ്പെടുന്ന സമീപനം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: സർ,

24. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ മേഖലയിലെ നിക്ഷേപങ്ങൾക്കുള്ള പലിശ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നതു മൂലം പ്രാഥമിക സഹകരണ മേഖലയ്ക്കുണ്ടായിരിക്കുന്ന തളർച്ച ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ,

25. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ വായ്പാരംഗത്തെ പലിശ ഏകീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളെടുക്കാത്തതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ,

26. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സമഗ്ര സഹകരണ വികസന പദ്ധതി എല്ലാ ജില്ലകളിലും നടപ്പാക്കുന്നതിൽ പരാജയപ്പെട്ടതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എൻ. രാജൻ: സർ,

27. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു നൂറു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്ത് വിജയകരമായി നടപ്പാക്കിവന്ന സഹകരണ സ്വാശ്രയ പദ്ധതി വിജയകരമായി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് പരാജയപ്പെട്ടതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പി. നാരായണൻ: സർ,

28. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ മേഖലയിൽ കൂടുതൽ വ്യവസായങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. കുമാരൻ: സർ,

29. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്ത് ആരംഭിച്ച നീതി സ്റ്റോറുകളുടെ പ്രവർത്തനം താറുമാറായതായി പറയപ്പെടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. മാങ്കോട് രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

30. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (കൂടുതൽ വനിതാ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് തൊഴിലവസരങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനും വനിതകളുടെ ഉന്നമനത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പാക്കുവാനും കഴിയാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ,

31. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നും കടമെടുത്തവർക്ക് ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കൽ നടത്തുമ്പോൾ ബാങ്കുകൾക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം നികത്തുന്നതിന് സർക്കാർ ധനസഹായം നൽകുന്നില്ലെന്ന് പറയപ്പെടുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ,

32. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ നൽകുന്നതിൽ കാലതാമസം വരുത്തുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: സർ,

33. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ,

34. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ,

35. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: സർ,

36. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ,

37. സഹകരണം എന്ന XXVII-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 97,74,59,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ധനാഭ്യർത്ഥന നമ്പർ XL—തുറമുഖങ്ങൾ

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ,

1. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (സംസ്ഥാനത്തെ തുറമുഖങ്ങളുടെ നവീകരണ പദ്ധതികൾക്കുവേണ്ടി ഒന്നും ചെയ്യാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന സമീപനം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം: സർ,

2. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തുറമുഖങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ പ്രഖ്യാപിത പദ്ധതികളും പരിപാടികളും സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. സതീശ്ചന്ദ്രൻ: സർ,

3. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിലുള്ളതായി പറയപ്പെടുന്ന പിടിപ്പുകേട് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ,

4. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തുറമുഖങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര സഹായം നേടിയെടുക്കുന്നതിന് ശ്രമം നടത്താതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സർ,

5. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തുറമുഖ രംഗത്ത് പുതിയ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് കേന്ദ്രസഹായം നേടിയെടുക്കേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ,

6. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തീരദേശ സംസ്ഥാനമായിട്ടും തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസനത്തിന് സർക്കാർ യാതൊരു മുൻഗണനയും നൽകാതിരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ,

7. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (തലശ്ശേരി ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന് മതിയായ പരിഗണന നൽകിയില്ലെന്ന് പറയപ്പെടുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ,

8. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക. ഒരു ഉറുപ്പികയായി കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. (വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനത്തിനാവശ്യമായ നടപടിക്രമങ്ങളിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന നയം ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. പി. രാജേന്ദ്രൻ: സർ,

9. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ ബിനോയ് വിശ്വം: സർ,

10. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ പി. എസ്. സുപാൽ: സർ,

11. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ പി. നാരായണൻ: സർ,

12. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ എം. കുമാരൻ: സർ,

13. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ മാങ്കോട് രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

14. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ എൻ. രാജൻ: സർ,

15. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ എ. എ. അസീസ്: സർ,

16. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കോവൂർ കുഞ്ഞുമോൻ: സർ,

17. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: സർ,

18. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ഡോ. കെ. സി. ജോസഫ്: സർ,

19. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ,

20. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ,

21. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി പി. കെ. ശ്രീമതി ടീച്ചർ: സർ,

22. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: സർ,

23. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

2/1167/2012—13

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡോ. തോമസ് ഐസക്: സർ,

24. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ : സർ,

25. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ,

26. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ,

27. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. കെ. ചന്ദ്രൻ: സർ,

28. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ,

29. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ,

30. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻമാസ്റ്റർ: സർ,

31. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ,

32. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ: സർ,

33. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ,

34. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. പിരപ്പൻകോട് മുരളി: സർ,

35. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

2/1167/2012—13a

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്കോയ: സർ,

36. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ,

37. തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന XL-ാം നമ്പർ ധനാഭ്യർത്ഥനയുടെ പേരിൽ വകകൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള 20,76,60,000 ക.-യിൽ നിന്ന് ഒരു നൂറു ഉറുപ്പിക കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതാണ് എന്ന ഖണ്ഡനോപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(പൊതുവായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിന്)

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ)

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഗതാഗത വകുപ്പും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പും ഈ നാല് വർഷം തികയാൻ പോകുമ്പോൾ മൂന്ന് മന്ത്രിമാർ കൈകാര്യം ചെയ്ത വകുപ്പുകളാണ്. ഭരണമുന്നണിക്ക് അകത്തുള്ള കെട്ടുറപ്പിന്റെയും .ഐക്യത്തിന്റെയും ഭാഗമായി ഇനിയും എത്ര മന്ത്രിമാരാണ് ഈ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുക എന്ന് പറയാനാകില്ല. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെയും ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെയുമായി 30 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങളുള്ള ഈ കേരളത്തിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി ഉണ്ടാകേണ്ട നേട്ടങ്ങളൊന്നും ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് സാധിച്ചില്ല എന്നുമാത്രമല്ല അതിഭീകരമായ രീതിയിൽ കേരളത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ പെരുകുകയുമാണ്. വാഹനാപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് മനുഷ്യൻ കൊലചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. നമ്മുടെ പൊതുയാത്രാ സംവിധാനമായിട്ടുള്ള, പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായിട്ടുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അഗാധമായ പ്രതിസന്ധിയിലാണെന്ന് ഈ സഭയിൽ തന്നെ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ജനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഏറെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലാണ്. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽപ്പെട്ട ഈ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷിക്കാൻ ഈ സർക്കാരിന് ഒരു നയവുമില്ലെന്നുള്ളതാണ് ഇതിന്റെ പ്രത്യേകത. സാമൂഹ്യ ബാദ്ധ്യത നിറവേറ്റുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നമുക്കറിയാം ജനപ്രതിനിധികൾ, പത്രപ്രവർത്തകർ, വികലാംഗർ, അന്ധരും ബധിരരുമായ ആളുകൾ എന്നിവർക്കൊക്കെ യാത്രാസൗജന്യം നൽകുന്ന ഒരു സ്ഥാപനം എന്നുള്ള നിലയിൽ അതൊക്കെ നൽകേണ്ടതാണെങ്കിലും ആ സ്ഥാപനത്തിന് 140 കോടിയോളം രൂപയുടെ ബാദ്ധ്യത ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വരികയാണ്. ഈ ബാദ്ധ്യതയ്ക്ക് ആവശ്യമായ സഹായം നൽകാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഒരൊറ്റ പൈസയും നീക്കിവയ്ക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളത് വലിയ ഒരു പ്രതിസന്ധിയിലേക്ക് ഈ സ്ഥാപനത്തെ കൊണ്ടുചെല്ലുകയാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെപ്പോലെയുള്ള ഒരു സ്ഥാപനത്തിന് ധനസഹായം ചെയ്യാൻ സർക്കാരിന് കഴിയില്ല എന്നുള്ള ഒരു നിലപാട് ഈ സഭയിൽ തന്നെ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. എന്തിനും ഏതിനും ബംഗാളിനെ മാതൃകയാക്കി ഈ സഭയിൽ സംസാരിക്കുന്ന ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രിയുൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ, ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതിനിധികൾ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ നിലനിർത്താൻ വേണ്ടി ആ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾ ചെയ്യുന്ന കാര്യങ്ങൾ കൂടി ശ്രദ്ധയിൽ എടുക്കുന്നത് നന്നായിരിക്കും എന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ബംഗാളിൽ കഴിഞ്ഞ വർഷം ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് 13.5 കോടി രൂപയുടെ സബ്സിഡിയാണ് നൽകിയിരുന്നത്. നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്ത സംസ്ഥാനമായ ആന്ധ്രയിൽ 138 കോടി രൂപയാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. മഹാരാഷ്ട്രയിൽ 228 കോടി രൂപയാണ് സബ്സിഡിയായിട്ട് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. കർണ്ണാടകയിൽ മെട്രോ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് മാത്രം 26.5 കോടി രൂപയാണ് സബ്സിഡി നൽകിയിട്ടുള്ളത്. നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്ത സംസ്ഥാനങ്ങളിലുൾപ്പെടെ മനുഷ്യന് പ്രാഥമികമായിട്ടുള്ള യാത്രാസൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്താൻ ബാദ്ധ്യതപ്പെട്ട ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങളെ സഹായിക്കാൻ സർക്കാർ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ നശിപ്പിക്കുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. ഡീസൽ വിലവർദ്ധനവ് ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് ഉണ്ടാവുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം 9 രൂപയോളം ഡീസലിന്റെ വില വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി, കെ. എസ്. ഇ. ബി, റെയിൽവേ തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് നൽകുന്ന ഡീസലിന് 4 ശതമാനമാണ് നികുതി ചുമത്തുന്നത്. പക്ഷേ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് കൊടുക്കുന്ന ഡീസലിന് 24 ശതമാനം നികുതിയാണ് സർക്കാർ ചുമത്തുന്നത്. ഈ നികുതിയിൽ മറ്റ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കുന്നതുപോലെയുള്ള കുറവ് ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെ കുറച്ചെങ്കിലും രക്ഷിക്കാൻ കഴിയില്ലേ? അത്തരത്തിലൊരു നിലപാട് ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. പ്രതിദിനം 3.5 ലക്ഷം ലിറ്ററോളം ഡീസൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഈ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷിക്കാൻ നികുതിയിനത്തിൽ സർക്കാരിന് കിട്ടുന്ന സംഖ്യയിൽ നിന്ന് മറ്റ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ചെയ്ത് കൊടുക്കുന്നതുപോലെയുള്ള സൗകര്യം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് ചെയ്ത് കൊടുക്കണം. ഈ സ്ഥാപനത്തെ രക്ഷിക്കാനുള്ള നിലപാടുണ്ടാകണം. രണ്ട് പ്രാവശ്യമാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്. ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 25 ശതമാനവും ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അതിവേഗം ബഹുദൂരം പോകേണ്ട തിരക്കിനിടയ്ക്ക് 20 ശതമാനവും ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. നമുക്കറിയാം കഴിഞ്ഞ സഭയിൽ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി തന്നെ ഇനിയും ഫാസ്റ്റിന്റെയും സൂപ്പർഫാസ്റ്റ് ബസിന്റെയും ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടിവരുമെന്നു മുന്നറിയിപ്പും അപകട ഭീഷണിയും മുഴക്കിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ ചാർജ് വർദ്ധനവ് കൊണ്ട് തന്നെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അപേക്ഷിച്ച് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചാർജ് കേരളത്തിലുള്ളപ്പോൾ വീണ്ടും ഒരു ചാർജ് വർദ്ധനയ്ക്ക് പോയാൽ ഇന്നുള്ള കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ നഷ്ടം ഇരട്ടിയാകാനാണ് സാധ്യത. ഇപ്പോൾതന്നെ ഈ ചാർജ് വർദ്ധനവിന്റെ ഭാഗമായി ദീർഘദൂര യാത്രക്കാരാകെ റെയിൽവേയെ ആശ്രയിച്ചാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത് എന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഈ സംസ്ഥാനത്തെക്കാൾ ചാർജ് കുറവാണ് എന്നുള്ളതു കൊണ്ട് അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കാൻതന്നെ നമുക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടാണ് എന്നു ഈ സഭയിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇനിയും വീണ്ടും ഒരു ചാർജ് വർദ്ധനവ് അടിച്ചേല്പിക്കാനുള്ള ശ്രമം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെ തകർച്ചയിലേയ്ക്കാണ് എത്തിക്കുക എന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ചാർജ് വർദ്ധനവിന്റെ ഭാഗമായി നമുക്കറിയാം ഈ സഭയിലെ എല്ലാവരും പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു വികാരമാണ് അശാസ്ത്രീയമായ ഫെയർ സ്റ്റേജ് പുനർ നിർണ്ണയിക്കണമെന്നുള്ള ആവശ്യം. പക്ഷേ കൊടുക്കുന്ന കാശിന് ആ ദൂരം യാത്രചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത, 5 കിലോമീറ്റർ ദൂരം മിനിമം ചാർജിന് യാത്ര ചെയ്യാം എന്നിരിക്കെ ആ സൗകര്യംപോലും അനുവദിക്കാത്ത ഈ ഫെയർ സ്റ്റേജിന്റെ ഫെയർ അശാസ്ത്രീയതയുടെ ഭാഗമായി യാത്ര ചെയ്യാത്ത ദൂരത്തിനുപോലും യാത്രക്കാരൻ കാശ് കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്ന ഗതികേടിൽ നിന്നു രക്ഷിക്കാൻ എന്ത് ന്യായമാണ് ഈ സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്? അത് പുന:പരിശോധിക്കേണ്ട ആവശ്യമുണ്ട്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യാൻവേണ്ടി പോയിട്ടുള്ള മലയാളികൾക്ക് യാത്രയ്ക്ക് സൗകര്യമായി ഈ യാത്രാ ചാർജ് വർദ്ധനവ് ഒഴിവാക്കി അവർക്ക് കൂടി സൗകര്യപ്രദമായ രീതിയിലുള്ള അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസുകൾ കൂടുതൽ ആരംഭിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. അതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കണം. നമുക്കറിയാം പുതിയ ബസുകൾ ഇറക്കുമെന്നുള്ള പ്രഖ്യാപനം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഈ ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം ഈ കേരളത്തിൽ നല്ല പരിചയമുള്ള ജീവനക്കാരും സൗകര്യമുള്ള വർക്ക് ഷോപ്പുകളും ഉണ്ടായിട്ടും ആ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ നശിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് സ്വകാര്യമേഖലയിലാണ് ഈ ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം നടക്കുന്നത്. അതിന് സർക്കാർ പറയുന്ന ന്യായീകരണം ഇത് സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കുന്നതോടുകൂടി ബോഡി നിർമ്മാണത്തിൽ സംഖ്യ കുറവ് വരുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. ഇങ്ങനെ പുറത്തുള്ള സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന ഹർഷാ മോട്ടോഴ്സ് ബാംഗ്ലൂർ, ഇരിസാർ-ടി. വി. എസ്. വീരാളിമല എന്നു പറയുന്ന തമിഴ്നാട്ടിലും ബാംഗ്ലൂരിലുമൊക്കെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ബസ് ബോഡി പണിയാൻ കൊടുത്ത് ഇങ്ങോട്ട് എത്തുമ്പോൾ വരുന്ന എൻട്രി ടാക്സ് കൂടി കൂട്ടുമ്പോൾ എങ്ങനെയാണ് ഇത് ലാഭകരമാവുക? പാപ്പനംകോടും കേരളത്തിലെ നിരവധി സ്ഥലങ്ങളിലുമുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ബോഡി നിർമ്മിക്കാൻ കേരളത്തിൽ നിലവിൽ സൗകര്യമുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 800 ഓളം ബസുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയത് ഈ കേരളത്തിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ തൊഴിലാളികളെ, കാര്യശേഷിയുള്ള തൊഴിലാളികളെ, പരിചയമുള്ള തൊഴിലാളികളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തിയതിലൂടെയാണ്. ബസുകളുടെ രൂപത്തിനും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഭാവത്തിനും ഭംഗി വന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഈ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ പരിചയമുള്ള തൊഴിലാളികളെ ഒഴിവാക്കി സ്വകാര്യമുതലാളിമാരെ സംരക്ഷിക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ അതിൽ ഏതെങ്കിലും അഴിമതിയുടെ ആക്ഷേപം ആരെങ്കിലും ഉന്നയിച്ചാൽ അവരെ തെറ്റ് പറയാൻ ഒക്കുമോ? നമുക്ക് അറിയാവുന്നതുപോലെ കേരളത്തിലെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ആവശ്യത്തിന് ബൾക്കായി സാധനങ്ങൾ വാങ്ങി കൊടുക്കുന്നുണ്ടോ? ഒരു ബസിന്റെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് അപ്പുറത്തുള്ള സ്വകാര്യസ്ഥാപനവും കേരളത്തിലെ ഈ വർക്ക്ഷോപ്പുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുന്നത് ഇതിൽ വരുന്ന ചെലവ് കണക്കാക്കുന്നത് ഏതെങ്കിലും ഒരു ബസിന്റെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിൽ വരുന്ന റീട്ടെയിലായി സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിന്റെ ചെലവ് കണക്കാക്കിയാണ്. ബൾക്കായി സമയത്ത് സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിച്ച് കൃത്യതയോടുകൂടി നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ഈ കേരളത്തിലെ വർക്ക് ഷോപ്പുകളിൽത്തന്നെ ഇവിടത്തെ തൊഴിലാളികളെ ഉപയോഗിച്ചു ഈ ബസിന്റെ ബോഡി നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കാൻ നമുക്ക് സാധിക്കും. അതുപോലെ തന്നെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ കടം പെരുകുകയാണ്. ഈ കടം പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഗ്യാരന്റി നിൽക്കാൻ, വായ്പ എടുക്കാൻ, സർക്കാർ ഗ്യാരന്റി നിൽക്കാൻ തയ്യാറല്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സ്ഥാപനങ്ങളാകെ പണയപ്പെടുത്തുകയാണ്. പാപ്പനംകോട് 23 ഏക്കർ 64 സെന്റ് വരുന്ന വർക്ക് ഷോപ്പ് ഇന്ന് പണയപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞു. ഇടപ്പാളിലെ റീജിയണൽ വർക്കഷോപ്പ് 40 കോടി രൂപയ്ക്ക് 54 ഏക്കർ സ്ഥലം പണയപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ ഹഡ്ക്കോയ്ക്ക് വായ്പയായി നെയ്യാറ്റിൻകരയിലെയും കൊല്ലത്തേയും കരുനാഗപ്പള്ളിയിലെയും കൊട്ടാരക്കരയിലെയും കണ്ണൂരിലെയും കോഴിക്കോട്ടേയും ഈരാറ്റുപേട്ടയിലേയും ഡിപ്പോകൾ പണയപ്പെടുത്തി വായ്പ എടുക്കാനുള്ള നിലപാടുകൾ ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു എന്നാണ് അറിയുന്നത്. ഗവൺമെന്റ് ഗ്യാരന്റി നിൽക്കാതെ ഇങ്ങനെ ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ വലിയ സ്വത്തുക്കൾ പണയപ്പെടുത്തി ഈ സ്ഥാപനത്തെ പൊതുമേഖലയിൽനിന്നു അടർത്തിമാറ്റി സ്വകാര്യമേഖലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകാൻ വേണ്ടിയുള്ള ബോധപൂർവ്വമായ ശ്രമം ഇതിന്റെ പുറകിലുണ്ടെന്നു ആരെങ്കിലും സംശയിച്ചാൽ അവർ യഥാർത്ഥ്യം പറഞ്ഞു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് കുറ്റപ്പെടുത്താൻ ആകുമോ? എം. എ. സി. ടി. വിധി പറഞ്ഞ ഏഴായിരത്തിലധികം കേസുകൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. അവയ്ക്കെല്ലാം നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കാൻ ഏകദേശം 15 കോടി രൂപ വരുമെന്നാണ് സർക്കാർ പറയുന്നത്. ഈ പൈസ കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെ തമിഴ്നാട്ടിലെ നാഗപട്ടണത്തു ഉൾപ്പെടെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസുകൾ തമിഴ്നാട് പോലീസ് പിടിച്ചുവച്ച് കോടതിയിൽ ഹാജരാക്കിയത് അടുത്ത ദിവസങ്ങളിലാണെന്നു നമുക്കറിയാം. ഈ തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷ്വറൻസിനുള്ള തുക അടയ്ക്കാതെ ഇങ്ങനെ വരുന്ന കേസുകളുടെ നഷ്ടപരിഹാരം കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്ത കേരളത്തിൽ നഷ്ട പരിഹാരത്തിനുവേണ്ടി കോടതികളിൽ പോയി ബസ് ജപ്തി ചെയ്യേണ്ട അവസ്ഥ, അങ്ങനെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് കൂടുതൽ ബാധ്യതയുണ്ടാക്കുന്ന അവസ്ഥ കേരളത്തിൽ വളർന്നുവരികയാണ്. ആവശ്യത്തിന് സ്പെയർ പാർട്സുകൾ ഇല്ലാതെ ഏകദേശം 640 ഷെഡ്യൂളുകൾ മുടങ്ങിയെന്നാണ് സർക്കാർ ഒരു ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഈ സർവ്വീസുകൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പുനരാരംഭിക്കാൻ നഷ്ടം നികത്താൻവേണ്ടി ഈ സർവ്വീസുകൾക്ക് ആവശ്യമായ സ്പെയർ പാർട്സുകൾ നൽകാൻവേണ്ടിയുള്ള എന്ത് സമീപനമാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്? മന്ത്രി അധികാരം ഏറ്റപ്പോൾ പറഞ്ഞു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭകരമാക്കാൻ കുറച്ചു സമയം മതി. 5 മിനിറ്റ് മതി എന്നുള്ള പ്രഖ്യാപനം പത്രത്തിൽ വായിച്ചു. അതിന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ ഉപായം ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുക സർവ്വീസുകൾ ഒഴിവാക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. തന്നെ ഇല്ലാതായാൽ ഇതിനേക്കാൾ നഷ്ടം കുറയുമെന്നു പറയുന്നതല്ലേ ഒരു മന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് സത്യസന്ധത. സ്വാഭാവികമായും ഇങ്ങനെ ഷെഡ്യൂളുകളും ജീവനക്കാരും കുറച്ച് അവസാനം ഈ വ്യവസായം തന്നെ വേണ്ടെന്നുള്ള അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക്, ഈ സേവന മേഖല തന്നെ വേണ്ട എന്നുള്ള അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് പോകുമെന്ന കാഴ്ചപ്പാടാണ് നമ്മൾ കാണുന്നത്. 21,500 സ്ഥിരം ജീവനക്കാരും പതിനായിരത്തിലധികം താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരും ഇന്നു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ പണിയെടുക്കുകയാണ്. 2003 -ലെ റഫറണ്ടത്തിൽ പുറത്തിറക്കിയ ലിസ്റ്റിൽ 27,000 സ്ഥിരം തൊഴിലാളികൾ ഉണ്ടായിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ 5,000 തൊഴിലാളികളെ കുറച്ചിട്ടുണ്ട്. പുതുതായി പി. എസ്. സി.-യിൽ നിന്നു നിയമനം കിട്ടിയ തൊഴിലാളികളെ എംപാനൽ ജീവനക്കാരായിട്ടാണ് വയ്ക്കുന്നത്. എംപാനൽ വർക്കും ഇതിന്റെയൊക്കെ ഭാഗമായി ഉണ്ടാകുന്ന അഴിമതിയും വർദ്ധിക്കുകയാണ്. താൽക്കാലിക ജീവനക്കാരിൽ നിരവധി ആളുകളെ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കണ്ടക്ടർമാരെ സർവ്വീസിൽ നിന്നു സസ്പെൻഡ് ചെയ്ത ആളുകളെ ഇങ്ങനെ അഴിമതി നടത്തി പണാപഹരണം നടത്തി സസ്പെൻഡ് ചെയ്ത ആളുകളെ വീണ്ടും നിയമിക്കാനുള്ള തീരുമാനവും അടുത്ത ദിവസം എടുത്തു എന്ന പത്രവാർത്തകളുണ്ട്. ഇതിന്റെ പുറകിലും അഴിമതി ആരോപണമുണ്ട് എന്നു പത്രത്തിൽ വാർത്ത വന്നതാണ്. ആശ്രിത നിയമനം കേരളത്തിലെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ നടന്നിട്ട് വർഷങ്ങളായി. തൊഴിലാളികൾക്കുള്ള ഡി. എ. 22 ശതമാനം ഇപ്പോഴും കുടിശ്ശികയാണ്. അവരുടെ ക്ഷേമനിധി ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം നിർത്തലാക്കി. തൊഴിലാളികൾ ക്ഷേമനിധിയിലടച്ച പൈസ പോലും തിരിച്ചു നൽകാതെ ധിക്കാരപരമായ സമീപനമാണ് ഇപ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സ്വീകരിക്കുന്നത്. തൊഴിലാളികളുടെ പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ 2002-നുശേഷം ഉള്ളവർക്ക് ഈ സർക്കാർ നൽകിയിട്ടില്ല. പാവപ്പെട്ട തൊഴലാളികൾക്ക് നൽകേണ്ട ആ പെൻഷൻ നൽകാൻ എന്ത് സംവിധാനമാണ് സർക്കാർ ഏർപ്പെടുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.? കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ ക്യാന്റീനിലെ വൃത്തി, സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട് കുടുംബശ്രീ യൂണിറ്റുകളെക്കുറിച്ച്. പക്ഷേ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്യാന്റീനിൽ എത്തപ്പെടുന്ന ആളുകളെ കൊള്ള ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥ മാറ്റി വിശ്രമിക്കാനും ഭക്ഷണം കഴിക്കാനും വൃത്തിയുള്ള സംവിധാനം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ ഏർപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടിയുള്ള സമീപനം ഉണ്ടാകണം. യാത്രക്കാർക്കുള്ള ടോയ്ലെറ്റുകൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ ഏറെ വൃത്തിഹീനമായി കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയിലാണ്. ആ പ്രദേശത്തേയ്ക്ക് മൂക്ക് പൊത്താതെ പോകാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്. ഇപ്പോൾ പണം കൊടുത്ത് ഉപയോഗിക്കുന്ന ടോയ്ലെറ്റുകൾ കഴിഞ്ഞ വർഷം 2004-ൽ തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൊട്ടാരക്കര, കോട്ടയം, എറണാകുളം, തൃശ്ശൂർ, ഗുരുവായൂർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഏഴ് യൂണിറ്റുകളിൽ ഏർപ്പെടുത്തി 37 ലക്ഷം രൂപയ്ക്കാണ് ഈ ടോയ്ലെറ്റുകൾ ലേലം ചെയ്തത്. ഈ വർഷം ഈ യൂണിറ്റുകളിൽ ടൂറിസം പ്രൊമോഷന്റെ ഭാഗമായി ഇങ്ങനെയുള്ള കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സ്ഥലത്ത് ഈ ടോയ്ലെറ്റുകൾ നിർമ്മിച്ചു നൽകാനുള്ള കരാർ വ്യവസ്ഥ രൂപപ്പെട്ട് ഈ ടോയ്ലെറ്റിന്റെ പണി കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ വ്യവസ്ഥകളിൽ മുപ്പത്തിയാറു ലക്ഷത്തിലധികം രൂപ, കഴിഞ്ഞ വർഷവും സ്വകാര്യ സ്ഥാപനത്തിന് അതും പ്രതിവർഷം നാലായിരം രൂപ വാടക കൊടുക്കുകയാണ്. Sulab International Private Ltd. എന്നു പറയുന്ന സ്ഥാപനത്തിന് പ്രതിവർഷം നാലായിരം രൂപ വാടക കൊടുക്കണം. അങ്ങനെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വരുമാനം കുറയുവാനുള്ള നിലപാടുകൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി മാത്രം വന്നിട്ടുള്ളതാണെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ അഴിമതി വ്യാപകമാകുകയാണെന്നുള്ള സംസാരമുണ്ട്. കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. റീജിയണൽ ഓഫീസുകളിൽ മൂന്നെണ്ണത്തിൽ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷനായി. ബാക്കി സബ് ഓഫീസുകളിലും ആർ. ടി. ഓഫീസുകളിലും കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷൻ വരുന്നു. കെൽട്രോൺ വച്ച തുകയേക്കാൾ കൂടുതൽ തുകയ്ക്ക്, മുപ്പത്തിയെട്ട് കോടി രൂപയ്ക്ക് ചെയ്യാമെന്ന് സമ്മതിച്ചവർക്ക്, സ്വകാര്യ മുതലാളിമാരെ ഏല്പിക്കുവാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ അണിയറയിൽ നടക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ പുറകിലും വ്യാപകമായി അഴിമതി ആരോപണങ്ങൾ നിലനില്ക്കുകയാണ്. റോഡ് ഗതാഗതം ഏറെ ദുരിതപൂർണ്ണമായ തടസ്സങ്ങൾ നേരിടുന്ന കാലത്ത് ജലഗതാഗതത്തെ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ എന്തു നിലപാടാണ് സർക്കാരിനുള്ളത്? ജലഗതാഗതത്തെ ആശ്രയിച്ച് ജല ഗതാഗത മേഖലയിലുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് യാതൊരു നിലപാടുമില്ല. തടി ബോട്ടുകൾ മാറ്റി ആവശ്യത്തിനുള്ള ഫൈബർ ബോട്ടുകളും മറ്റു സൗകര്യങ്ങളും ഈ ജലപാത പ്രയോജനപ്പെടുത്തി ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലുള്ള സമീപനത്തിൽ സർക്കാർ ഒരു ഇഞ്ചുപോലും മുന്നോട്ട് പോയിട്ടില്ല. ഈ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുവാൻ ചരക്ക് കടത്തിന് സഹായകരമായ രീതിയിൽ നമ്മുടെ കേരളത്തിന്റെ സമ്പത്ത് ആയിട്ടുള്ള ജല ഗതാഗത പാതകളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടി യാതൊരു സമീപനവും സ്വീകരിക്കുവാൻ, ഒരു നിലപാടും സ്വീകരിക്കുവാൻ സർക്കാരിന് ആയില്ല. ഈ മേഖലയിലെല്ലാമുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രയാസങ്ങൾ പരിഹരിക്കുവാനും യാത്രക്കാർക്കും നാട്ടുകാർക്കും പ്രയോജനപ്പെടുന്ന രീതിയിൽ ഈ കാര്യങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുവാനും കഴിയണം. നികുതി കുടിശ്ശിക പിരിച്ചെടുക്കുവാൻ പോലും കഴിയാത്ത രീതിയിലാണ് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം. അഴിമതിക്കാരായ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ പിരിച്ചുവിടാൻ തീരുമാനിച്ച, സസ്പെന്റ് ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ച ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ തിരിച്ചെടുക്കുവാൻ വേണ്ടി ഈ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചത് മുഖ്യമന്ത്രി ഇടപെട്ട് തടഞ്ഞുവെന്ന് ഒരു വാർത്ത കഴിഞ്ഞ ദിവസം പത്രങ്ങളിൽ ഉണ്ടായി. ഈ അഴിമതിക്കാർക്കൊക്കെ അവസരം കൊടുക്കുന്ന, ഈ വകുപ്പിന്റെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാത്ത നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്ന ഈ സർക്കാർ നയത്തിൽ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ഡിമാന്റുകൾക്ക് എതിരായിട്ടുള്ള ശക്തമായ വിയോജിപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. മുരളി: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. 2005 ഏപ്രിൽ ഒന്നാം തീയതി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയിട്ട് നാല്പതു വർഷം തികയുകയാണ്. നാല്പതിനായിരത്തോളം ജീവനക്കാർക്ക് ജീവിതം കൊടുക്കുന്ന നമ്മുടെ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞ നാലു വർഷക്കാലമായി ഈ ഗവൺമെന്റ് ചില ക്രിയാത്മകമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവെന്ന് പ്രസ്താവിക്കുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. പുതിയ മന്ത്രി ഈ വകുപ്പിന്റെ ചുമതല ഏറ്റെടുത്തശേഷം പല കാരണങ്ങൾ കൊണ്ട് നിർത്തൽ ചെയ്ത ഷെഡ്യൂളുകൾ പുന:സ്ഥാപിച്ചുവെന്ന് മാത്രമല്ല മുന്നൂറോളം ഷെഡ്യൂളുകൾ കഴിഞ്ഞ ഏഴു മാസക്കാലം കൊണ്ട് പുതുതായി ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഒരു വ്യവസായ സ്ഥാപനമായി കാണാനും അതോടൊപ്പംതന്നെ ഒരു സേവന മേഖലയായി കാണാനും കഴിയണം. ഈ രണ്ടു കാഴ്ചപ്പാടുകളോടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ മുമ്പോട്ട് നയിക്കുക. അതാണ് ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ സ്വീകരിക്കേണ്ട സമീപനമെന്ന് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. രണ്ടു കാര്യങ്ങൾ നമ്മൾ മറക്കരുത്. ഇന്ത്യയിൽ എഴുപത് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകൾ നഷ്ടത്തിലേയ്ക്ക് കൂപ്പുകുത്തി അടച്ചുപൂട്ടൽ ഭീഷണിയിൽ നില്ക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും അതിൽ ഒന്നു തന്നെയാണ്. കേരളത്തിന്റെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങളിൽ കേവലം പതിനഞ്ചു ശതമാനം മാത്രമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർവ്വഹിക്കുന്നത്. പുതുതായി ആരംഭിച്ച മുന്നൂറ് ഷെഡ്യൂളുകളുടെ കണക്കുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയാണെങ്കിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 4066 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഇന്നുള്ളത്. ആ 4066 ഷെഡ്യൂളുകളിൽ പല കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് 3700–3800 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഓരോ ദിവസവും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ ദൈനംദിന യാത്രാ ആവശ്യങ്ങളിൽ പതിനഞ്ചു ശതമാനം മാത്രമാണ് ഈ ഷെഡ്യൂൾ ഓപ്പറേഷനിലൂടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർവ്വഹിക്കുന്നത്. മറ്റൊരു ഭാഷയിൽ പറഞ്ഞാൽ യാത്രയ്ക്ക് 85 ശതമാനവും നമ്മുടെ യാത്രക്കാർ ആശ്രയിക്കുന്നത് സ്വകാര്യ മേഖലയെ തന്നെയാണ്. ആ യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മൾ അംഗീകരിച്ചേ മതിയാകൂ. ഇവിടെ ശ്രീ. മൊയ്തീൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ആ സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്കുവേണ്ടി അവശേഷിക്കുന്ന പതിനഞ്ചു ശതമാനം തീറെഴുതി കൊടുക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഈ നാല്പതിനായിരത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഇല്ലാതാക്കുവാനുള്ള ശ്രമം ആരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുവാൻ പാടില്ല. അങ്ങും ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പു മന്ത്രിയായിരുന്നു. ഇത് കേരളത്തിൽ മാത്രമുള്ള പ്രതിഭാസമല്ല. ആസൂത്രണ കമ്മീഷന്റെ പഠന റിപ്പോർട്ടിൽത്തന്നെ, ഇന്ത്യയിലെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയിൽത്തന്നെ സ്വകാര്യ മേഖല ഓരോ വർഷവും 12 ശതമാനം വളർച്ച കൈവരിക്കുമ്പോൾ പല കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് പൊതുമേഖല ഒരു ശതമാനം വളർച്ച പോലും കൈവരിക്കുന്നില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും അതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമല്ല. ഈ യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ കണ്ടുകൊണ്ട് ആയിരത്തി നാന്നൂറ് കോടി രൂപയുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടത്തിൽ എത്തി നില്ക്കുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെ രക്ഷിക്കുവാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ വേണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ പ്രതീക്ഷ നല്കിയ യു.ഡി.എഫ് ഗവൺമെന്റ് വരുന്ന ഒരു വർഷക്കാലം സ്വീകരിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കട്ടെ. യാത്രാക്കൂലി ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിൽപ്പിന്നെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രണ്ടു പ്രാവശ്യം വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ഇരുപത്തിയഞ്ചു ശതമാനത്തോളവും പിന്നീട് ഇരുപതു ശതമാനവും. യാത്രാക്കൂലി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് ഒരു നിർദ്ദേശമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന്റെ മുന്നിലുള്ള ഈ രംഗത്തെ വിദഗ്ദ്ധന്മാർ മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുന്ന കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റുതന്നെ നിഷ്ക്കർഷിക്കുന്ന, രവീന്ദ്രൻ നായർ കമ്മീഷൻ അനുശാസിച്ച ഒരു നിർദ്ദേശം ടെലികോം മേഖലയിലും വൈദ്യുതി മേഖലയിലും ഉള്ളതുപോലെ, ഒരു റഗുലേറ്ററി അതോറിറ്റിയെ, നിയമിച്ചുകൊണ്ട്, ഒരു പെർമെനന്റ് ബോഡി ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിരക്ക് വർദ്ധന മാത്രമല്ല സ്വകാര്യ മേഖല നിരന്തരം ഉന്നയിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന അവസരത്തിലും അനവസരത്തിലുമൊക്കെ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പൊതുജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവ്, അങ്ങുതന്നെ പറഞ്ഞു സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ദീർഘദൂര ബസുകൾക്ക് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചുവെങ്കിൽ മാത്രമേ പിടിച്ചു നില്ക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ എന്ന്. 2001-ൽ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചു. കഴിഞ്ഞ വർഷം ഇരുപതു ശതമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അതേ രംഗത്തു തന്നെയാണ് ഇനി ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾക്ക് വീണ്ടും വർദ്ധനവു വേണമെന്ന് മന്ത്രി ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. നഷ്ടം ഉണ്ടാകാത്ത അവസരത്തിലും അനവസരത്തിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചാർജ്ജുകൾ......

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ): ഒരു പ്രാവശ്യം ഓർഡിനറി ബസുകൾക്കു മാത്രമേ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചുള്ളൂ. ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ മുതൽ മുകളിലേയ്ക്കുള്ള ഒരു വാഹനത്തിനും ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനു ശേഷം ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല.

ശ്രീ. എം. മുരളി: ശരിയാണ്. ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നു. ഏതായാലും സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ നിരന്തരമായ ആവശ്യങ്ങൾ പരിഗണിച്ച് അവർ ബന്ദ് നടത്തുന്നു, പണിമുടക്ക് നടത്തുന്നു, ഹർത്താൽ നടത്തുന്നു. അവസാനം അവരുടെ സമ്മർദ്ദത്തിനുകൂടി വഴങ്ങിക്കൊണ്ട് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. ഈ സിസ്റ്റം മാറണം. സംവിധാനം മാറണം. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തന്നെ ആവശ്യപ്പെട്ട പ്രകാരം, രവീന്ദ്രൻ നായർ കമ്മീഷൻ പറഞ്ഞ പ്രകാരം നമുക്ക് ഒരു പെർമനന്റ് ബോഡി ഉണ്ടാകണം. ഒരു റഗുലേറ്ററി കമ്മീഷൻ ഉണ്ടാകണം. സ്വകാര്യ മേഖലയുടേത് ഉൾപ്പെടെ നിയമം അനുശാസിക്കുന്നതുപോലെ മൂന്നു മാസത്തിലൊരിക്കൽ അവരുടെ വരവും ചെലവും വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ട് വരുമാനംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധന ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ തീരുമാനിക്കുവാൻ, ടാക്സേഷൻ ഉൾപ്പെടെ, വെഹിക്കിൾ ടാക്സ് ഉൾപ്പെടെ സബ്സിഡികൾ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റിന് ഉപദേശം നല്കാൻ ഒരു റഗുലേറ്ററി കമ്മീഷനെ നിയമിക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ വിനീതമായ അപേക്ഷ. ഇവിടെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവ് അനിയന്ത്രിതമായി മുന്നോട്ടു പോയതുകൊണ്ടാണ് ട്രെയിനിനെ ആശ്രയിക്കുവാൻ ജനങ്ങൾ നിർബന്ധിതരാകുന്നത്, സ്വകാര്യ മേഖലയിലെ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ ജനങ്ങൾ നിർബന്ധിതരാകുന്നത്. ആളുകൾക്ക് യഥാസമയം അവർ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് എത്തണം. അതിന് കൺവീനിയന്റായിട്ടുള്ള യാത്രാസൗകര്യം വേണം. അത് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ആണെങ്കിലും സ്വകാര്യ മേഖലയാണെങ്കിലും ട്രെയിനാണെങ്കിലും അവർ അതിനെ ആശ്രയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ട്രെയിനിനോട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആകർഷണീയത തോന്നിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് ചെലവ് കുറഞ്ഞ യാത്രാമാർഗ്ഗമായതുകൊണ്ടാണ്. സഞ്ചിത നഷ്ടത്തിലേക്ക് കൂപ്പുകുത്തി നിൽക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഇനിയും വെല്ലുവിളികളെ നേരിടേണ്ടി വരും. യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടുകൂടി ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കണം. ഏതാനും പ്രദേശങ്ങൾ കൂടി ദേശസാൽക്കരിച്ചാൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ലാഭത്തിൽ വരാൻ കഴിയുമെന്ന് പലപ്പോഴും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിമാർ അവകാശപ്പെടാറുണ്ട്. ആ കാഴ്ചപ്പാടിനോട് വിയോജിപ്പ് പ്രകടിപ്പിക്കാൻ പറയുകയല്ല, ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ ജനങ്ങൾക്ക് പാരലൽ സർവ്വീസുകളെ ആശ്രയിക്കേണ്ടി വരുന്നു എന്നുള്ള കാര്യം വിസ്മരിക്കരുത്. അത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? അവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് സ്വന്തം കാലിൽനിന്നുകൊണ്ട് അവരുടെ യാത്രാക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റാൻ കഴിയുന്നില്ല. മിനി ബസ്സുകളിലും ജീപ്പുകളിലും മറ്റും യാത്രാക്കാരെ നിറച്ചുകൊണ്ട് അവരുടെ ആവശ്യം നിറവേറ്റുന്ന സമാന്തര മേഖലയെ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യും മുൻകൈ എടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. നാറ്റ്പാക് പറഞ്ഞ മിനി ബസ്സുകളെക്കുറിച്ച് എതിർപ്പുകളും ഉണ്ട്. പക്ഷേ മിനി ബസ്സിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞാൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വലിയ ലാഭം ഉണ്ടാവില്ലായിരിക്കാം. എന്നാൽ ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിലും മറ്റ് ഉൾനാടൻ പ്രദേശങ്ങളിലും മിനി ബസ്സുകൾ കൂടുതൽ ഇറക്കിക്കൊണ്ട് ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമെന്ന നിലയിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. മുൻകൈ എടുക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സഞ്ചിത നഷ്ടമാണെങ്കിലും പ്രതിമാസം ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം 8 കോടി 14 ലക്ഷം രൂപയാണ്. എന്തെല്ലാം ഫലപ്രദമായ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാലും സഞ്ചിത നഷ്ടം ഓരോ വർഷം കഴിയുന്തോറും വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കും. ഇവിടെ ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ്കുമാർ പറഞ്ഞ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഭവനിൽ മാത്രമല്ല, ആർ. ടി. ഒ. തലത്തിൽ തന്നെ പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റ് സംവിധാനം കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയണം. ജീവനക്കാരുടെ പ്രൊമോഷൻ സാദ്ധ്യതകളുടെ കടയ്ക്കൽ കത്തിവയ്ക്കണമെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നത്. പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റ് സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നാൽ മാത്രമേ നമുക്ക് ഇനിയും മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയൂ. പുതിയ 600-ഓളം ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കാൻ പോകുന്നു എന്നുപറഞ്ഞു. നഷ്ടത്തിൽ കിടക്കുന്ന സ്ഥാപനം എന്തിന് പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നു? ഡൽഹി കോർപ്പറേഷനൊക്കെ ചെയ്യുന്നതുപോലെ വാഹനങ്ങൾ വാടകയ്ക്കെടുത്ത് ഓടിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് എന്തുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആലോചിക്കുന്നില്ല? ജീവനക്കാർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കാം, യാത്രാക്കാരുടെ ആവശ്യം നിറവേറ്റാം. അതുകൊണ്ട് അതൊന്ന് ആലോചിക്കണമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. പുതിയ ആകർഷണീയമായ ബസ്സുകൾ ഇറക്കിയേ മതിയാകൂ. പുറംപൂച്ച് മാത്രം പോരാ, അതിനകത്ത് കൺവീനിയൻസുണ്ടാകണം. ആധുനിക കാലഘട്ടത്തിൽ അതുകൂടി യാത്രക്കാർ നോക്കും. കർണ്ണാടകയും തമിഴ്നാടും ആന്ധ്രാപ്രദേശും പഴയ സമ്പ്രദായം ഉപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ബസ്സുകൾ ആകർഷണീയമാക്കാനും സൗകര്യപ്രദമാക്കാനും ശ്രമിക്കുന്നു എന്നുള്ള കാര്യം നമ്മൾ വിസ്മരിക്കരുത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗ്ലോബൽ പൊസിഷനിംഗ് സിസ്റ്റം ദീർഘദൂര ബസ്സുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി. അതിന് പണം തരാമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു വന്നു. കാരണം സ്പോൺസർഷിപ്പ് ചെയ്താൽ അവർക്കും ലാഭമാണ്. പക്ഷേ അവർ പിന്മാറി. ഒരു ബസ് എവിടെ എന്ന് ഉപഗ്രഹ ചാനലിലൂടെ ഡിസ്പ്ലേയിൽ അതിനകത്ത് ഇരിക്കുന്നവർക്കും അത് കടന്നുപോകുന്ന പ്രധാന സ്റ്റേഷനിലും അതിന്റെ സമയവും പോക്കും വരവും ജനങ്ങളെ അറിയിക്കാനുള്ള ജി.പി.എസ്. ഇൻട്രൊഡ്യൂസ് ചെയ്താൽ ബസ്സുകളുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ജീവനക്കാരുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കാനും കഴിയും. ഡ്രോപ്പ് ചെയ്ത ജി.പി.എസ്. പുന:പരിശോധിക്കണമെന്ന ആവശ്യം അങ്ങയുടെ മുമ്പിൽ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സമർപ്പിക്കുകയാണ്. ചാർജ്ജ് വർദ്ധനയും മറ്റും രണ്ട് പ്രാവശ്യം നടത്തിയ സാഹചര്യത്തിൽ ഞാൻ പറയുകയാണ് ഫെയർ സ്റ്റേജ് പരിഷ്ക്കരിക്കണം. ഇതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ആക്ഷേപങ്ങളേയും ആരോപണങ്ങളേയുംക്കുറിച്ച് ഞാൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള എം. എൽ. എ.-മാർ അങ്ങയുടെ മുമ്പിൽ എത്രയോ തവണ നിവേദനങ്ങൾ തന്നിട്ടുള്ളതാണ്. പരിഹരിക്കപ്പെടാതെ കിടക്കുന്ന പ്രശ്നമാണ്. അത് പരിഹരിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. ലാഭമുണ്ടാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ ഏതാനും ഡിപ്പോകളുടെ പേരുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചു. നമുക്ക് സ്വന്തമായി സ്ഥലമുള്ള എല്ലാ ഡിപ്പോകളിലും സബ് ഡിപ്പോകളിലും ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് സഞ്ചിത നഷ്ടത്തിൽ നിന്ന് കരകയറാനുള്ള മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കണമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ 31 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണുള്ളത്. മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് നമ്മുടെ റവന്യൂ വരുമാനത്തിന്റെ സിംഹഭാഗവും നൽകുന്ന വകുപ്പാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ആ വകുപ്പ് അഴിമതിയുടെ പര്യായമായി മാറിയിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളത് എല്ലാവരും അംഗീകരിക്കുന്ന ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. നിശ്ചയമായും ഈ വകുപ്പിനെ കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ മാത്രമല്ല, ഒരളവു വരെ എങ്കിലും അഴിമതി രഹിതമാക്കാനുള്ള പരിശ്രമം ഉണ്ടാകണം. നബാർഡ് ചെയ്ത് വിജയിച്ച, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ധനസഹായം നൽകുന്ന ഒരു കാര്യമാണ് Fully Automated Service of Transport. അത് പുതിയ ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിനാണെങ്കിലും രജിസ്ട്രേഷനായാലും ടാക്സ് റമിറ്റൻസിനായാലും വാഹനങ്ങൾ കൈമാറ്റം ചെയ്യാനായാലും മണിക്കൂറുകൾക്കകം ഏജന്റുമാരില്ലാതെ നടത്താൻ കേരളത്തിൽ ഇത് നടപ്പാക്കാൻ തയ്യാറാകണം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇതിന് പണം തരാൻ തയ്യാറായി മുന്നോട്ട് വന്നിട്ടും നമ്മൾ അതിൽ താല്പര്യം പ്രകടിപ്പിക്കാത്തത് ഖേദകരമാണെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിന്റെ 215 (4) വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ചാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ ഉണ്ടാക്കിയത്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം വകുപ്പുമന്ത്രി ചോദ്യോത്തര സമയത്ത് ആ കൗൺസിൽ ഒരു പ്രയോജനവുമില്ലാത്ത സംവിധാനമാണെന്ന് പറഞ്ഞു. സെസ്സ് പിരിച്ചുകൊണ്ടാണെങ്കിലും നിധി സ്വരൂപിച്ചുകൊണ്ടാണെങ്കിലും നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേയിലും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലും അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ അവിടെ ഓടിയെത്തി ജീവൻ രക്ഷിക്കാനുള്ള മൊബൈൽ ആംബുലൻസും ചികിത്സാ സഹായവും കൊടുക്കാൻ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കണം. ശ്രീ. എ. കെ .ആന്റണിയുടെ കാലത്ത് ആലോചിച്ച ആ പ്രൊപ്പോസൽ വീണ്ടും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സജീവമായി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് അത് നടപ്പാക്കാൻ തയ്യാറാകണം. സ്പീഡ് ട്രേയ്സറുകൾ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇൻട്രൊഡ്യൂസ് ചെയ്തു. മദ്യപന്മാരെ കണ്ടെത്താനും അമിത വേഗത കണ്ടുപിടിക്കാനും കഴിയുന്ന റഡാറും മറ്റും ഉള്ളതാണ്. അതിന് വലിയ വിലയും ആവില്ല. എല്ലാ താലൂക്ക് ജോയിന്റ് ആർ. ടി. ഒ. ഓഫീസ് തലത്തിലും സ്പീഡ് ട്രേയ്സർ വാങ്ങിക്കൊടുത്താൽ അപകടങ്ങൾക്ക് നിയന്ത്രണമുണ്ടാകും. മലിനീകരണ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് ഒരു പരിധി വരെ പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. മദ്യപന്മാർ റോഡുകളിലുണ്ടാക്കുന്ന ആപത്തുകൾ കുറയ്ക്കാനും കഴിയുമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇടനിലക്കാർ കയറിവരുന്നതുകൊണ്ട് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിനുള്ള നിയമങ്ങൾ കർശനമായി പാലിക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകണം. ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് നടത്തുമ്പോൾ അത് വീഡിയോ ടേപ്പിൽ പകർത്താനും അത് സൂക്ഷിച്ചുവയ്ക്കാനും നിരീക്ഷണം നടത്താനുമുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാകണമെന്ന നിർദ്ദേശം ഞാൻ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഡ്രൈവ് ചെയ്യാൻ അറിയാത്തവർക്ക് പല മാർഗ്ഗങ്ങളിൽക്കൂടെയും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നത് കുറെ അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. സെപ്റ്റംബർ 30-ാം തീയതിക്കുള്ളിൽ പാഞ്ഞ് പോകുന്ന ലോറികളിലും ബസ്സുകളിലും എല്ലാ വെഹിക്കിളുകളിലും സ്പീഡ് ഗവേർണറുകൾ ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് സുപ്രീം കോടതി പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റിന് ആത്മാർത്ഥമായ നിലപാട് ഉണ്ടാകണം. നാൽപത്തിരണ്ടായിരത്തോളം റോഡപകടങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ വർഷമുണ്ടായി. നാലായിരത്തോളം മരണങ്ങൾ കേരളത്തിൽ വാഹനാപകടം കൊണ്ടു മാത്രം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. സ്പീഡ് ഗവേർണർ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന സുപ്രീം കോടതി നിർദ്ദേശം പാലിക്കണമെന്നകാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് അൽപം പോലും വിട്ടുവീഴ്ച കാണിക്കരുത്. സുപ്രീം കോടതി വിധിയുടെ സ്പിരിറ്റ് ഉൾക്കൊള്ളാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ തുറമുഖത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിന് ഒരവസരം കൂടി ഇനി നഷ്ടപ്പെടാൻ പാടില്ല. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനുവേണ്ടി ശ്രീ. എം. വി. രാഘവന് ഉള്ള താൽപര്യം എനിക്ക് നേരിട്ട് അറിയാം. ലോകത്തിലെ പ്രമുഖ ഏഴ് തുറമുഖങ്ങളിൽ ഒന്നായിട്ട് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ മാറ്റാൻ കഴിയും. ഷേക്ക് മുഹമ്മദ് സ്ഥാപിച്ച ദുബായിയിലെ തുറമുഖത്തേക്കാൾ കൊളംബോയിലെ തുറമുഖത്തേക്കാൾ സിംഗപ്പൂരിലെ കണ്ടെയിനർ തുറമുഖത്തേക്കാൾ 20 മീറ്റർ ആഴമുള്ള കണ്ടെയിനർ കപ്പലുകൾ മാത്രമല്ല യാത്രാ കപ്പലുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഭീമൻ കപ്പലുകൾ ഉൾപ്പെടെ കടന്നു വരാൻ കഴിയുന്ന ഒരു ഇടത്താവളമാക്കി ലക്ഷം പേർക്ക് തൊഴിലവസരങ്ങളും കേരളത്തിൽ ഒരു വർഷം ഇരുപതിനായിരം കോടി രൂപയുടെ വരുമാനവും ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്ന കേരളത്തിന്റെ അഭിലാഷമാകേണ്ട നമ്മുടെ ഡ്രീം പ്രോജക്ട് ലോകത്തിന്റെ നെറുകയിൽ കേരളത്തെ എത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിഴിഞ്ഞം പ്രോജക്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഒരു വർഷക്കാലത്തെ ക്രിയാത്മകമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. ഇതിനു വേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ ഒറ്റപ്പെട്ട പരിശ്രമങ്ങളാകരുത്. ഇത് ഗവൺമെന്റിന്റേയും കേരളത്തിന്റേയും കൂട്ടായ പരിശ്രമമാണ്. കാരണം തമിഴ്നാടിന്റെ എതിർപ്പിനെ അവഗണിച്ചുകൊണ്ട് വിഴിഞ്ഞം പ്രോജക്ട് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയണമെന്നുകൂടി ഓർമ്മിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീ. എം.വി. രാഘവൻ നടത്തുന്ന പരിശ്രമങ്ങൾക്ക് കൂട്ടായ പിൻതുണ ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഓർമ്മിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഒരിക്കൽകൂടി പിൻതാങ്ങുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദർ: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിൻതുണയ്ക്കുകയാണ്. ഇന്ന് വാഹന ഗതാഗത രംഗത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട നമ്മുടെ ട്രാൻപോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ശക്തൻ നടത്തിയ ചില പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെയേറെ ശ്ലാഘനീയമായ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ്. ഇതിനുമുൻപ് ഒന്നും നടന്നിട്ടില്ലാത്ത വിധം അദ്ദേഹം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ജില്ലകളിലും വരികയും അവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ പരിശോധിക്കുകയും ജനപ്രതിനിധികളും ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുമായി ചർച്ച നടത്തുകയും ഒക്കെ ചെയ്തതിനെത്തുടർന്ന് കുറേയേറെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ജീവനക്കാരുടെ വളരെയേറെക്കാലമായി നിലനിൽക്കുന്ന കുറേയേറെ പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം കാണാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മുൻകൈയെടുത്ത് പ്രവർത്തിച്ചത് വളരെയേറെ സ്വാഗതാർഹമായ ഒരു കാര്യമാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനാപകടങ്ങൾ പെരുകുകയും വലിയ ഒരു സാമൂഹിക പ്രശ്നമായി വളരുകയും ചെയ്തതായിട്ട് നമുക്കെല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന സംഗതിയാണ്. ഈ അടുത്ത ദിവസം, നാല് ദിവസം മുൻപ് മലയാള മനോരമയിൽ ഒരു വാഹനാപകടത്തിന്റെ പടം വന്നിരുന്നു. കണ്ണൂരിലെ കണ്ണോത്തുചാൽ എന്ന സ്ഥലത്ത് പാട്ട പെറുക്കി ജീവിച്ചിരുന്ന കുഞ്ഞുങ്ങളിൽ ഗായത്രിയെന്നുപറയുന്ന ആറ് വയസ്സായ ഒരു പെൺകുട്ടിയെ കണ്ണൂർ കോഴിക്കോട്ട് റൂട്ടിൽ ഓടുന്ന ഒരു സ്വകാര്യ ബസ് ഇടിച്ച് കുട്ടിക്ക് അപകടം പറ്റി കുട്ടിയുടെ തലയും ശരീരവുമൊക്കെ ചതഞ്ഞരഞ്ഞ് രക്തം വാർന്ന് ഒഴുകിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വേളയിൽ ഈ കുട്ടിയുടെ എട്ടു വയസ്സും ഏഴ് വയസ്സുമുള്ള സഹോദരനും സഹോദരിയും ഓട്ടോ റിക്ഷയിൽ ഗായത്രിയെ മടിയിൽ വച്ചുകൊണ്ട് ആശുപത്രിയിലേക്ക് പോകുന്ന വഴി പൊട്ടിക്കരയുന്ന ചിത്രം ഒന്നാം പേജിൽത്തന്നെ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഒരുകാലത്തും വിസ്മരിക്കാൻ ആകാത്തവിധം ദൈന്യത മുറ്റിനിൽക്കുന്ന ആരുടേയും കരളലിയിക്കുന്ന ചിത്രമായിരുന്നു. ഓരോ ദിവസവും ഇവിടെ നടക്കുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളിൽ ഉദാഹരണമെന്ന നിലയിൽ ഞാൻ പറയുകയാണ്. ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കു മുൻപ് കൊല്ലത്ത് സ്മിത എന്ന ഒരു പെൺകുട്ടി ടാങ്കർ ലോറിയുടെ ചക്രത്തിനടിയിൽപ്പെട്ട് പിടഞ്ഞു മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോൾ തലപൊക്കി നിസ്സഹായതയോടെ ആ മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പെൺകുട്ടി ചുറ്റുപാടുകളെ നോക്കുന്ന ചിത്രം മലയാള മനോരമയിൽ വന്നിരുന്നു. കരളലിയിക്കുന്ന ചിത്രമാണ്. വാഹനാപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നു. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് വാസ്തവത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് മാത്രമല്ല എല്ലാ വകുപ്പുകളും ചേർന്ന് നടപടികൾ എടുക്കേണ്ടുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. എന്നാലും ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിന് വളരെയേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയും. സുമാർ മുപ്പത് ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ ഇന്ന് കേരളത്തിലുണ്ട്. 1291 ട്രാഫിക്ക് പോലീസ് മാത്രമാണ് കേരളത്തിൽ ഉള്ളതെന്ന കാര്യം ഉത്ക്കണ്ഠയുളവാക്കുന്ന ഒന്നാണ്. ആയിരം വാഹനങ്ങൾക്ക് ഒരു പോലീസുകാരനെങ്കിലും കേരളത്തിൽ ആവശ്യമാണ്. അവരെ നിയമിക്കുവാൻ ഈ സർക്കാർ നടപടിയെടുക്കേണ്ടത് വളരെ അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. അതുപോലെ ഓരോ ദിവസവും 657 വാഹനങ്ങളാണ് നമ്മുടെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ പോപ്പുലേഷനിലേക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരു ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിന് 71.84 വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിലുണ്ടെന്നാണ് പറയപ്പെടുന്നത്. ഇത്രയേറെ വാഹനങ്ങളും അപകടങ്ങളുമൊക്കെ ഇവിടെ നടക്കുമ്പോഴും അത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംവിധാനങ്ങൾ വളരെ ദുർബലമാണ്. അത് പരിഹരിക്കുവാനുള്ള നടപടികൾ വളരെ അടിയന്തിരമായി ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം വാഹനങ്ങളുടെ അമിത വേഗത നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് സ്പീഡ് ഗവേർണറുകൾ നിർബന്ധമായി ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് കോടതി ഡയറക്ഷൻ ഉണ്ടായിട്ടും ഇതുവരെ നമുക്ക് നടപ്പാക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. അതുപോലെ മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ, ഫീൽഡ് ഓഫീസർമാരുടെ എണ്ണം വളരെ കുറവാണ്. അവരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും വളരെ ശക്തമായി ഫീൽഡിൽ പ്രവർത്തനം നടത്താനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കുകയും വേണം. പോലീസിനേയും ഇതിനുവേണ്ടി സ്ട്രങ്ത്തൻ ചെയ്യുകയും അതുപോലെ മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരെ കണ്ടുപിടിക്കാനായി, അവർ മദ്യപിച്ചിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്നറിയുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ബ്രീത്ത് അനലൈസർ ഇപ്പോൾ വിരലിൽ എണ്ണാവുന്നത് മാത്രമേയുള്ളൂ. അത് കൂടുതൽ ആവശ്യമാണ്. മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരുടെ രക്തം പരിശോധിക്കുന്നതിന് ജില്ലാ ആശുപത്രികളിൽ മാത്രമുള്ള സൗകര്യം മറ്റ് ആശുപത്രികളിലും ആവശ്യമാണ്. അങ്ങനെയുള്ള വാഹനാപകടങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഉണ്ടാകണം. അതുപോലെ അഴിമതിയും കൈക്കൂലിയും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ പണ്ടുമുതൽക്കേയുള്ളതാണ്. ഒരു മന്ത്രിക്കും അത് പൂർണ്ണമായി നിയന്ത്രിക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ഏറിയും കുറഞ്ഞുമൊക്കെയിരിക്കുകയാണ്. അത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് ശക്തമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാവശ്യമാണ്. വാഹനാപകടങ്ങൾക്ക് കാരണമായിത്തീരുന്ന തരത്തിലുള്ള എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും വേണം. അതോടൊപ്പം ഇന്നിവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്ന ധനാഭ്യർത്ഥനകളിൽ സഹകരണ വകുപ്പിൽ ധാരാളം പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പരിമിതമായ സമയത്തിനകത്ത് പറയാൻ സാധ്യമല്ല. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങളിൽ ഒരു ലക്ഷം രൂപയോ അതിൽ കൂടുതലോ ഡെപ്പോസിറ്റുള്ള ആളുകളുടെ പേരുകൾ ആദായ നികുതി വകുപ്പിന് കൊടുക്കണം. അവരുടെ ലിസ്റ്റ് കൊടുക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് റിസർവ്വ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇൻഡ്യാ കത്തയച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് വളരെ ദൗർഭാഗ്യകരമായ അവസ്ഥയാണ്. അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ ക്രെഡിറ്റ് സൊസൈറ്റികളെന്ന നിലയിലാണ് പ്രാഥമിക സഹകരണസംഘങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ ഒരു ലക്ഷത്തിലധികം ഡെപ്പോസിറ്റുള്ള ആളുകളുടെ പേരുകൾ ഇൻകംടാക്സ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് കൊടുക്കുന്നു. ജില്ലകളിലാകെ ശക്തമായ നടപടികളാണ് ടാക്സസ് ഡിപ്പാർട്ടമെന്റ് എടുക്കുന്നത്. ഇതിനെത്തുടർന്ന് ഡിപ്പോസിറ്റുള്ള ആളുകളെ വിളിച്ചുവരുത്തി വിചാരണ ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുകയാണ്. അപ്പോൾ സ്വകാര്യ സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്ക് അവരുടെ പണം പോകും. ബ്ലേഡ് കമ്പനികളിലേക്ക് അവരുടെ പണം പോകും. എന്നാൽ അർബൻ ബാങ്കുകൾക്ക് റിസർവ്വ് ബാങ്ക് ഡയറക്ഷൻ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവർ ഇൻഫർമേഷൻ പെട്ടെന്ന് കൊടുക്കേണ്ടതില്ല. May be kept in abeyance എന്നുപറഞ്ഞിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശം റിസർവ് ബാങ്ക് കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് അർബൻ ബാങ്കുകൾക്ക് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങളോട് കുറച്ചുകൂടി കരുണ കാണിക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാവശ്യമാണ്. റിസർവ് ബാങ്കിന്റെ നിലപാടിൽ മാറ്റം വരണം. അതുപോലെ തന്നെ സർവ്വീസ് ടാക്സ് ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ പ്രാഥമിക സഹകരണ ബാങ്കിനെ ഒഴിവാക്കാനുള്ള നടപടികൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സ്വീകരിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. സഹകരണ ബാങ്കുകൾ എടുക്കുന്ന കുറെ നല്ല കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ ഈ രംഗത്ത് വളരെ അർപ്പണബോധത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. അതേസമയം സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുള്ള പുതിയ ആനുകൂല്യങ്ങളിലൊന്ന് ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കലാണ്. ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കലിന്റെ ആനുകൂല്യം ആർക്കാണ് ലഭിക്കുന്നത്? കുടിശ്ശിക വരുത്തുന്നവർക്കും വീഴ്ചവരുത്തുന്നവർക്കുമാണ് ഇൻസെന്റീവുള്ളത്. കൃത്യമായിട്ട് അടച്ചു തീർക്കുന്നവർക്ക് ഇൻസെന്റീവില്ല. സഹകരണ വകുപ്പ് ഇൻസെന്റീവ് കൊടുക്കേണ്ടത് കൃത്യമായി, മുടങ്ങാതെ പണം അടയ്ക്കുന്നവർക്കാണ്. അല്ലാതെ വീഴ്ച വരുത്തിയവർക്ക് ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കൽ എന്നു പറയുന്ന സമ്പ്രദായം, അതിനു നൽകുന്ന ഇൻസെന്റീവ് അതൊരു സ്വീകാര്യമായ ഇൻസെന്റീവാണെന്നു പറയാൻ വയ്യ. അതുപോലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട മറ്റൊരു വകുപ്പാണ് തുറമുഖ വകുപ്പ്. കേരളത്തിൽ 555 കി.മീററർ കടൽത്തീരമുണ്ട്. ആ കടൽത്തീരങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ജലഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ നടപടികൾ ആവശ്യമാണ്. പത്തു മൈനർ പോർട്ടുകളും ഒരു മേജർ പോർട്ടും മൂന്നു മീഡിയം പോർട്ടുകളുമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. ഇതിന്റെ വികസനം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു വിഷയമായി ഏറ്റെടുക്കുവാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണമെന്ന് ഞാൻ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ വിനീതമായി അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. മറ്റൊരു പ്രശ്നമുള്ളത് ഇതിന്റെ ചർച്ചയുമായി ബന്ധമില്ലാത്തതാണെങ്കിലും ഇവിടെ പറയേണ്ട ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമായി എനിക്കു തോന്നുന്നത് ചോദ്യപേപ്പർ ചോർച്ചയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവാദങ്ങളാണ്. എസ്. എസ്. എൽ. സി. പരീക്ഷയുടെ ചോദ്യപേപ്പർ ചോർന്ന വിഷയത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ രാജി വയ്ക്കണമെന്നുള്ള ആവശ്യം വരെ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായ, കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ആളുകളേയും വേദനിപ്പിക്കുന്ന, ആറു ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന വിദ്യാർത്ഥികളെ മാത്രമല്ല അവരുടെ രക്ഷിതാക്കളേയും വിദ്യാസമ്പന്നരായ കേരളീയരെ മുഴുവൻ വേദനിപ്പിക്കുന്ന, പഠിക്കാൻ താല്പര്യമുള്ള എല്ലാവരേയും വേദനിപ്പിക്കുന്ന ഒരു സംഭവമാണ്. അതിനു വളരെ പെട്ടെന്നു പരിഹാരം കാണാൻ കേരളാ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു വരികയും അന്വേഷണം ഏർപ്പെടുത്തുകയുമൊക്കെ ചെയ്തത് സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. ഗ്രേഡിംഗ് സമ്പ്രദായം പോലെയുള്ള ഏറ്റവും മാതൃകാപരമായ ചില സമ്പ്രദായങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുവാൻ ഉറച്ചു നിന്നു പ്രവർത്തിച്ച വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പു മന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഈ ഗവൺമെന്റും അഭിനന്ദനം അർഹിക്കുന്നു. ഗ്രേഡിംഗ് സമ്പ്രദായത്തെ തകർക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗൈഡ് കമ്പനിക്കാരും അതുപോലെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ ചൂഷണം ചെയ്ത് കാശുണ്ടാക്കുന്ന ചില ഏജന്റുമാരും നടത്തുന്ന ഗൂഢാലോചനയുടെ ഫലമായിട്ടാണ് ഈ സംഭവമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ആ ഗൂഢാലോചനക്കാരുടെ ആവശ്യം വിദ്യാഭ്യാസ മന്ത്രി രാജി വയ്ക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ഗ്രേഡിംഗ് സമ്പ്രദായം നടപ്പിലാക്കിയ, നിശ്ചയദാർഢ്യത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കുന്ന നല്ല ഒന്നാംതരം വിദ്യാഭ്യാസ മന്ത്രി കേരളത്തിൽ ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല എന്നാണ് ഈ ഗൈഡ് കമ്പനിക്കാരുടെ ആഗ്രഹം. അവർ പറയുന്ന അതേ ആവശ്യം പ്രതിപക്ഷം ഉന്നയിക്കുന്നത് വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായ ഒരു സംഭവമാണ്. എന്റെ അഭിപ്രായം ഈ ഗൈഡ് കമ്പനിക്കാരും വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയെ ചൂഷണം ചെയ്ത് കാശുണ്ടാക്കിയിരുന്ന ചില പ്രമാണിമാരും

2/1167/2012—14

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചില ഏജന്റുമാരും, എവിടെയായാലും ഡി.പി.ഐ.-യുടെ ഓഫീസിൽ ആയാലും ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഓഫീസിലായാലും മന്ത്രിമാരുടെ ഓഫീസിലായാലും കടന്നു കയറും. കുറ്റം ചെയ്തവർ ആരായാലും അവരുടെ പേരിൽ നടപടി എടുക്കാനുള്ള സന്മനസ്സാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. നമ്മുടെ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിൽ ഇതുപോലെ നല്ല നിശ്ചയദാർഢ്യത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കുന്ന, ദിശാബോധമുള്ള ഒരു മന്ത്രി ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ലെന്നും, ഗ്രേഡിംഗ് സമ്പ്രദായം നടപ്പിലാക്കാൻ പാടില്ലെന്നും ചിന്താഗതിയുള്ള ഏജന്റുമാർ, പാരകളായിട്ടുള്ള ആളുകൾ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തുണ്ട്, ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ കൂട്ടത്തിലുണ്ട്. അക്കാര്യം വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി മനസ്സിലാക്കണം. അദ്ദേഹത്തോടു ചിരിക്കുന്നവരും ലോഹ്യം പറയുന്നവരുമെല്ലാം അദ്ദേഹത്തിന്റെ സ്വന്തമാണെന്നു ധരിക്കുന്നതു ശരിയല്ല. വെളുത്തതെല്ലാം പാലാണെന്നു അദ്ദേഹം കരുതുന്നുണ്ടാകും. അവരുടെ കൂട്ടത്തിലും ധാരാളം പാരകൾ ഉണ്ടാകും. അവരെ വേർതിരിച്ചറിയാൻ വിദ്യാഭ്യാസ മന്ത്രിയും ഗവൺമെന്റും തയ്യാറാകണം. കുറ്റം ചെയ്ത ആളുകൾ ശിക്ഷിക്കപ്പെടാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചത് സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. ഏജന്റുമാർ ഉന്നയിച്ച അതേ ആവശ്യം പ്രതിപക്ഷം ഉന്നയിക്കാൻ പാടില്ലായിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ ഞാൻ സർവ്വാത്മനാ പിന്താങ്ങുന്നു. ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുകയാണ്. പണ്ട് പോർട്ട് ആരംഭിക്കാൻ വേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ധാരാളം സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്തു കൈവശപ്പെടുത്തി. വടകരയിൽ ഒരു കടൽപ്പാലം ഉണ്ട് അവിടെ പോർട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു പദ്ധതി തയ്യാറാക്കി. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞ് ആ പദ്ധതി നിർത്തിവച്ചു. ഇപ്പോൾ കടൽപ്പാലത്തിന്റെ മൂന്നു നാലു തൂണുകൾ

12.30 p.m.] മാത്രമാണ് അവശേഷിച്ചിട്ടുള്ളത്. പക്ഷേ കുറെ സ്ഥലം അവിടെ ഗവൺമെന്റ് വകയുണ്ട്. അതു പോർട്ടിന്റെ കൈവശമാണ്. ആ സ്ഥലം സർക്കാരിന്റെ ഏതെങ്കിലും ആവശ്യത്തിനു കൊടുക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സന്നദ്ധമാകണമെന്നാണ് എനിക്കു ആദ്യമായി പറയാനുള്ളത്. സഹകരണ വകുപ്പു പല തരത്തിലുള്ള വെല്ലുവിളികളെ അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടമാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ദേശസാൽക്കൃത ബാങ്കുകളടക്കം അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ട്. വിദേശ മൂലധനം ഇന്ത്യയിലേയ്ക്കു ക്ഷണിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ വിദേശത്തുള്ള വൻകിട കുത്തകകളേയും വൻകിട വ്യവസായ കമ്പനികളേയും ഇന്ത്യയിലെ ബാങ്കുകളിൽ ഷെയർ എടുപ്പിക്കുകയും, പല ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകളേയും നിയന്ത്രിക്കുന്ന രൂപത്തിൽ വിദേശ ബാങ്കുകൾ ഇന്ത്യയിൽ വരികയും ചെയ്ത ഘട്ടത്തിൽ, ഈ ബാങ്കിംഗ് മേഖല പ്രത്യേകിച്ച് ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകൾ, ചെറുകിട വ്യവസായത്തേയും കുടിൽ വ്യവസായത്തേയും, അവശത അനുഭവിക്കുന്ന വിഭാഗങ്ങളേയും സഹായിക്കുക എന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകൾക്ക് നൽകിയിരുന്ന മാർഗ്ഗ ദർശനം മാറ്റി, ആ മേഖലകളിൽ ലാഭം ഉണ്ടാക്കുക എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാറി. അതോടൊപ്പം, റിസർവ് ബാങ്കും ഇവിടത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഏജൻസികളും സഹകരണ മേഖലയിലടക്കം സ്വാതന്ത്ര്യ സമര കാലത്ത് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനവും സഹകരണ ബാങ്കുമൊക്കെ ആരംഭിച്ച കാലത്ത്, ലക്ഷ്യമിട്ടിരുന്ന പാവപ്പെട്ട ആളുകളെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സഹായിക്കുക എന്ന അടിസ്ഥാനപരമായ ലക്ഷ്യത്തിൽ നിന്നും മാറി ലാഭമുണ്ടാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കണമെന്നുള്ള സമീപനം കൂടുതൽ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെട്ടു വരികയാണ് ഒരു ഭാഗത്ത്. പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് അടിയന്തിരമായി, ആവശ്യത്തിനു പണം ലഭിക്കാതെ കണ്ട് ബ്ലേഡ് കമ്പനിക്കാരിൽ നിന്നും പണം വാങ്ങേണ്ടി വരികയും അതിന്റെ ഫലമായി വമ്പിച്ച ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനുഭവിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു കാലഘട്ടം ആണിത്. അങ്ങനെയുള്ള അവസരത്തിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം പ്രധാനമായും ആലോചിക്കേണ്ട ഒരു പ്രധാന വിഷയമുണ്ട്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ സാമ്പത്തിക മേഖലയിൽ സമ്പത്തുണ്ടാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഒരു പിടി ആളുകളുടെ, വിദേശികളടക്കം അവരുടെ താല്പര്യങ്ങൾ പരിരക്ഷിക്കാൻ, അവർ എത്രമാത്രം ശ്രമിച്ചാലും അതിനെ നേരിടാൻ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് യഥാർത്ഥത്തിൽ സാധിക്കേണ്ടതാണ്. ഇതുവരെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം പ്രവർത്തിച്ചതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ പാവപ്പെട്ടവരുടെ മേഖലകളിലേയ്ക്ക് കടന്ന് ചെന്ന് അവരെ സഹായിക്കാൻ പറ്റുന്ന തരത്തിൽ എന്തു പ്രവർത്തനം നടത്താൻ സാധിക്കുമെന്നുള്ളത് ആലോചിക്കണം. ഈ ബ്ലേഡ് കമ്പനിക്കാരിൽ നിന്നും പണം വാങ്ങിക്കുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കാൻ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ ജനങ്ങളെ സഹായിക്കാൻ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് എങ്ങനെ പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കും എന്നു സർക്കാർ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. വടകരയിൽ ഒരിക്കൽ മഴക്കാലത്ത് കടൽ ഭിത്തി തകർന്നതു പരിശോധിക്കാൻ ഞങ്ങൾ പോകുമ്പോൾ, ഒരു വീട്ടിൽ ഒന്നു രണ്ടു പേർ വന്ന് അവിടത്തെ ഗൃഹനാഥന്റെ കയ്യിൽ പണം കൊടുക്കുന്നതു കണ്ടു. വന്നവർ പോയതിനുശേഷം ഞങ്ങൾ വീട്ടുകാരോടു കാര്യമന്വേഷിച്ചപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞത് പത്തിരുപതു കൊല്ലമായി ഞങ്ങളെ പണം തന്നു സഹായിക്കുന്നവരാണ് ഇവർ, നല്ല പലിശയുണ്ട്. എന്നാലും ആവശ്യത്തിനു പണം ലഭിക്കുന്നു, കൃത്യമായി ഞങ്ങൾ തിരിച്ചടയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട് എന്നു പറഞ്ഞു. പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് വരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ സഹായിക്കുന്ന രൂപത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ റിസർവ് ബാങ്കിൽ നിന്നും ഒരു വെല്ലുവിളി വന്നയവസരത്തിൽ, പശ്ചിമ ബംഗാളിലെ മന്ത്രിയുടെയും മറ്റു സഹകരണ മന്ത്രിമാരുടെയും യോഗത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സഹകരണ മന്ത്രി സ്വീകരിച്ച ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ, അതിനെ സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹം ഇവിടെ പരാമർശിച്ചത് ഞാൻ ഒരു ന്യായമായ രൂപത്തിൽ അംഗീകരിക്കുന്നു. അതേ സമയം സഹകരണ മേഖല അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന ഒരു വെല്ലുവിളിയുണ്ട്. ആ വെല്ലുവിളിയെ അഭിമുഖീകരിക്കാൻ ഈ രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങൾ സന്നദ്ധമാകണമെങ്കിൽ ജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ സഹായകരമായ രൂപത്തിൽ സഹകരണ ബാങ്കുകൾക്ക് എങ്ങനെ പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കും എന്ന് ആലോചിക്കണം. ഇപ്പോൾ പാലക്കാട് നെല്ല് സംഭരിക്കുന്ന പ്രശ്നത്തെ സംബന്ധിച്ചു പറഞ്ഞു. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ, ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യപ്പെട്ട് നെല്ല് സംഭരിച്ചതിന്റെ ഫലമായി പത്ത് ഇരുപത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപ ഓരോ ബാങ്കിനും നഷ്ടം ഉണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. നഷ്ടം ഉണ്ടായതിന്റെ പകുതി സർക്കാർ കൊടുക്കാൻ സന്നദ്ധമാണെന്നു പറഞ്ഞതിനുശേഷവും 25 ലക്ഷത്തോളം രൂപ സഹകരണ ബാങ്കിനു നഷ്ടം ഉണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ വരുന്ന അവസരത്തിൽ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് എങ്ങനെ അവരിൽ അർപ്പിക്കപ്പെട്ട ഈ സമൂഹത്തിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബാദ്ധ്യതകൾ നിറവേറ്റാൻ സാധിക്കും? അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത് ഇന്നുള്ളതിനേക്കാളും കൂടുതൽ വിപുലമായ മേഖലയിലേയ്ക്ക് പാവപ്പെട്ടവരെ സഹായിക്കാനുള്ള ഒരു ഏജൻസിയായി സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ മാറ്റാൻ സാധിക്കണം. 90,000 കോടി രൂപയാണ് ഇന്ത്യാരാജ്യത്ത് ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകൾക്ക് കിട്ടാക്കടമായി ഉള്ളത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ദാരിദ്ര്യരേഖയ്ക്ക് താഴെ ഉള്ളവരിൽ നിന്നോ ഇടത്തരക്കാരിൽ നിന്നോ അല്ല ലഭിക്കേണ്ടത്. ഇന്ത്യാരാജ്യത്തെ വൻകിട കോടീശ്വരന്മാരിൽ നിന്നാണ്. സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗ്ഗ വിഭാഗങ്ങൾക്ക് ജോലി കൊടുക്കണമെന്ന് പറയുന്ന അവസരത്തിൽ, സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ അതു കൊടുക്കേണ്ടതുണ്ടോ എന്ന് അതിനെ നയിക്കുന്നവർ ചോദിക്കുന്നു. ഈ സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് പണം ലഭിക്കുന്നത് എവിടെ നിന്നാണ്?

<u>ശ്രീ. കെ. എ. ചന്ദ്രൻ:</u> ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ, സാധാരണക്കാർക്കും പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്കും അടിമകളല്ലാതെ ഭയരഹിതമായി സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങൾ വാങ്ങാനും ഉപയോഗിക്കാനും കഴിയുന്ന ഏക മേഖല സഹകരണ മേഖല തന്നെയാണ്. പക്ഷേ സാധാരണക്കാരിൽ സാധാരണക്കാരായ പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് വായ്പ കൊടുത്താൽ അത് ഉപയോഗിപ്പിക്കാതിരിക്കുകയും ഉപയോഗിച്ചാൽ തന്നെ തിരിച്ച് അടപ്പിക്കാതെ ഇരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു പ്രവണത ഇന്നു രാഷ്ട്രീയ രംഗത്ത് നിറഞ്ഞു നിൽക്കുകയാണ്. അതു കണ്ടാലും കേട്ടാലും തോന്നുക പാവപ്പെട്ടവരെ രക്ഷിക്കാനെന്നാണ്. പക്ഷേ പാവപ്പെട്ടവന് വീണ്ടും പണം കിട്ടാതാക്കുക എന്ന ദുരുദ്ദേശത്തോടുകൂടിയുള്ള സമീപനം മാറ്റേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്നുള്ള കാര്യം അങ്ങേയ്ക്കു ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. സി. കെ. നാണു:</u> ഇന്ത്യാ രാജ്യത്ത് ബാങ്കിംഗ് മേഖലയിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം ഏറ്റവും വിജയകരമായി നടക്കുന്ന സ്റ്റേറ്റുകളിൽ ഒന്നാണ് കേരളം. ഈ സ്റ്റേറ്റിൽ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ പാർട്ടികളും മറ്റു കക്ഷികളും ശക്തമായി നിയന്ത്രിക്കുന്ന അനേകം സ്ഥാപനങ്ങൾ ഉണ്ട്. കേരളത്തിലെ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ ആ രൂപത്തിലാണ് സമീപിക്കുന്നതെങ്കിൽ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ചന്ദ്രൻ അവർകൾ പറഞ്ഞതുപോലെയാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെങ്കിൽ ഒരു കാരണവശാലും ഇന്ന് കാണുന്ന ഫലം സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഇവിടത്തെ പാവപ്പെട്ട ആളുകൾ മറ്റ് ഏത് ബാങ്കിംഗ് മേഖലയെക്കാളും സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ സഹായിക്കുന്നു എന്ന് മാത്രമല്ല, വിജയിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. 90,000 കോടിയിൽ അധികം രൂപ ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകൾക്ക് കിട്ടാക്കടമായി നൽകാനുള്ള, കടം കൊടുക്കുന്ന ഉയർന്നവർ സ്വകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളാലും പട്ടികജാതിക്കാർക്കും പിന്നോക്കക്കാർക്കും ജോലി സംവരണം നൽകണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് കൊടുക്കാൻ പാടില്ല എന്ന് പറയും. ചെറിയ ഷെയർ കൊണ്ട് ടാറ്റായ്ക്ക് ബി.എസ്.എൻ.എൽ-ന്റെ ചെയർമാൻ ആകാൻ സാധിച്ചു. അതുപോലെ ദേശസാൽക്കരിച്ച ബാങ്കുകളിലെ പണം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സ്വകാര്യ വ്യവസായികൾ അവരുടെ സ്ഥാപനങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിൽ നിന്നും വാങ്ങിച്ച ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രമിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഈ സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ പാവപ്പെട്ടവർക്ക് ജോലിഭദ്രത കൊടുക്കണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ അവരുടെ നേർക്ക് മുഖം തിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുകൊണ്ട് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ഇന്ന് ഉള്ളതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടണം. ജില്ലാ ബാങ്കിലേയും സഹകരണ മേഖലയിലേയും ജീവനക്കാർ, അവരുടെ ശമ്പള വർദ്ധനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ, അതു സംബന്ധിച്ച കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ട് ഇതൊക്കെ കഴിയുന്നതുംവേഗം വരുത്തി ഇത് ന്യായമായി നൽകണമെന്ന് ഞാൻ വിനീതമായി അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്ത് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ ഡെപ്പോസിറ്റ് നൽകി സഹായിക്കാൻ ജനങ്ങൾ സന്നദ്ധമാണ്. അവരിൽനിന്നും ഡെപ്പോസിറ്റ് വാങ്ങിച്ച് താഴെക്കിടയിലുള്ള ചെറുകിട വ്യവസായങ്ങളേയും കുടിൽ വ്യവസായങ്ങളേയും സഹായിക്കാൻ പറ്റുന്ന രൂപത്തിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കണം. എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജ്, മെഡിക്കൽ കോളേജ് അതുപോലുള്ള പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങൾ കേരളത്തിൽ വളർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നതിന് സഹകരണപ്രസ്ഥാനത്തിന് സാധിക്കുന്നതുപോലെ ഇവിടത്തെ ഏറ്റവും പാവപ്പെട്ടവർ ബ്ലെയ്ഡ് കമ്പനിക്കാരന്റെ ഇരയാകാത്തവിധം അവർക്ക് സഹായം ലഭിക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് പ്രധാനമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരിക്കൽ കൂടി എടുത്തു പറയാനുള്ളത്, ഉപയോഗശൂന്യമായി കിടക്കുന്ന വടകരയിലെ പോർട്ടിന്റെ സ്ഥലം. വടകരയിലെ സർക്കാരിന്റെ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കു തന്നെ വിട്ടുകിട്ടാൻവേണ്ടി അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് അങ്ങേയ്ക്ക് രേഖാമൂലം എഴുതിതന്നു. പരസ്യമായിക്കൂടി താങ്കളുടെ മുൻപാകെ അക്കാര്യം സമർപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഒരിക്കൽകൂടി എതിർക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ :</u> സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർ അവതരിപ്പിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിൻതാങ്ങുകയാണ്. ഗതാഗത വകുപ്പിനെ, പ്രത്യേകിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ബഹുമാന്യനായ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ നടത്തിയ ശ്രമങ്ങൾ വളരെ ആത്മാർത്ഥമായി മുന്നോട്ടുപോവുകയാണ്. വലിയ തിക്കും തിരക്കുമൊന്നുമില്ലാതെ വളരെ ആത്മാർത്ഥതയോടുകൂടി ജനപ്രതിനിധികളേയും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ പ്രവർത്തകരേയും ബഹുജനങ്ങളേയും തൊഴിലാളികളേയും സഹകരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് വളരെ ശാന്തതയോടുകൂടിയുള്ള ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ലക്ഷ്യം കാണട്ടെ എന്ന് ഞാൻ ആത്മാർത്ഥമായി ആഗ്രഹിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് യു. ഡി. എഫ്. ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം കുറെയധികം നേട്ടങ്ങൾ കൈവരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നത് ഏവരും അംഗീകരിക്കുന്നു എന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഗതാഗത വകുപ്പിൽനിന്നും ലഭിച്ചിരിക്കുന്ന നികുതി വരുമാനം കഴിഞ്ഞ കാലത്തേക്കാൾ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. 2005-2006-ൽ 650 കോടി രൂപയുടെ വരുമാനം പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ തന്നെ കമ്പ്യൂട്ടർവൽക്കരണം അതിവേഗം മുന്നേറാനായി ഐക്യ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രമഫലമായിട്ട് ഈ മേഖലയിൽ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എടപ്പാൾ കേന്ദ്രമായി ഒരു ഡ്രൈവിംഗ് ട്രെയിനിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് തുടങ്ങാനുള്ള പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭനടപടികൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞതും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. അത്യാധുനിക ഇലക്ട്രോണിക് ഉപകരണങ്ങളുടെ സഹായത്തോടെ അമിത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വേഗക്കാരെയും മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരെയും കണ്ടുപിടിക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങൾ അവലംബിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്നതിനുള്ള കരട് ബിൽ നമ്മൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആദ്യമായി ഒരു വെബ്സൈറ്റ് ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നത് ഏറെ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. ഏകദേശം 32,000 ആളുകൾ ജോലിചെയ്യുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രവർത്തനത്തിൽ ലാഭംനോക്കാതെ മനുഷ്യനന്മയെ കരുതി പല കാര്യങ്ങളിലും പ്രവർത്തിക്കാൻ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അടിസ്ഥാന ഗതാഗതസൗകര്യം എന്ന സാമൂഹിക ആവശ്യത്തിനുമുൻപിൽ ലാഭനഷ്ടങ്ങൾ മാറ്റി വച്ചുകൊണ്ട് ചിലപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കാനും കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഉൾനാടൻ ഗ്രാമങ്ങളിലേയ്ക്ക് വാഹനങ്ങൾ ഓടിച്ച് അടിസ്ഥാനപരമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നം പരിഹരിക്കേണ്ട അവസ്ഥ വരും. ആ സന്ദർഭത്തിൽ എപ്പോഴും ലാഭം നോക്കി മുന്നോട്ടുപോകാൻ കോർപ്പറേഷന് കഴിയില്ല. പക്ഷേ നഷ്ടങ്ങൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരിക എന്നത് ഏതൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തേയുംപോലെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടേയും ചുമതലയാണ്. അത് വിസ്മരിക്കുന്നില്ല. 100 മിനി ബസുകളും നാല് ലോഫ്ളോർ ബസുകളും ഈ ഗവൺമെന്റ് പുതിയതായി നിരത്തിലിറക്കിക്കഴിഞ്ഞു. അതുപോലെ കഴിഞ്ഞ ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ പുതിയതായി 300 ഷെഡ്യൂളുകൾ ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നത് ഒരു ചെറിയ കാര്യമായി കാണാൻ കഴിയില്ല. നിർത്തലാക്കിയിരുന്ന ഏഴ് സ്റ്റേഷൻമാസ്റ്റർ ഓഫീസുകൾ പുനരാരംഭിച്ചു. അതുപോലെ തന്നെ എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തി. പി.എസ്.സി. ലിസ്റ്റിൽനിന്നും 3349 പേർക്ക് പുതിയതായിട്ട് നിയമനം നൽകാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞു. വിവിധ തസ്തികകളിലായി ജോലി നോക്കിയിരുന്ന 1109 പേർക്ക് പ്രൊമോഷൻ നൽകാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞു. ഇത് നിസ്സാരമായി കാണാവുന്ന കാര്യമല്ല. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ടൂ വീലർ, ത്രീവീലർ, ലൈറ്റ് വെഹിക്കിൾ, ഹെവി വെഹിക്കിൾ തുടങ്ങിയ വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ ഏതാണ്ട് മുപ്പത്തൊന്ന് ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങളാണ് ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഈ വാഹനങ്ങളിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്ന നികുതിയാണ് നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും വലിയ വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങളിൽ ഒന്ന് എന്നുള്ളത് നമുക്ക് നിഷേധിക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. ഇങ്ങനെയൊക്കെയാണെങ്കിൽപ്പോലും നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കാതലായ ചില മാറ്റങ്ങൾ ഈ മേഖലയിൽ വരുത്തേണ്ടതാണ് എന്നുള്ളത് പറയാൻകുടി ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുന്നു. പ്രത്യേകിച്ച് നമ്മുടെ ആർ. ടി. ആഫീസുകൾ കാലാകാലങ്ങളിൽ പലതരത്തിലുള്ള വിമർശനങ്ങൾക്ക് വിധേയമായിട്ട് മുന്നോട്ടുപോവുകയാണ്. ഇത് ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ മാത്രം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതല്ല. വിവിധ കാലങ്ങളിലായി തുടർന്നുവരുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾ കൈക്കൂലിയുടെ കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റിയിരിക്കുന്നു. അതിൽ ഒരു പ്രധാന പങ്ക് നമ്മുടെ ഇടനിലക്കാരായ ബ്രോക്കർമാർക്കുണ്ട് എന്നുള്ളത് നമുക്ക് മറച്ചു വയ്ക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഇടനിലക്കാർ അനാവശ്യമായി ഓഫീസുകളിൽ കയറിയിറങ്ങുന്നതും ജനങ്ങളെ ഓഫീസ് ജീവനക്കാരുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തുന്ന ഒരു ശൃംഖലയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതും നല്ലതാണെങ്കിൽപ്പോലും പണം വാങ്ങി അങ്ങോട്ട് കൊടുക്കുന്ന ഏർപ്പാട് മാറ്റി, അഴിമതി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഏജന്റുമാരെ തിരിച്ചറിഞ്ഞുകൊണ്ട് പൂർണ്ണമായി ഏജന്റുമാരുടെ ഏർപ്പാട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അവസാനിപ്പിക്കാനുള്ള ഒരു ധീരമായ നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകണം. അതുപോലെതന്നെ ഉദ്യോഗസ്ഥ മേഖലയിലുള്ള പല ആളുകളും വലിയ കൈക്കൂലിക്കാരായി മാറിയിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതിൽ സംശയമില്ല. വിജിലൻസ് അന്വേഷണം നടത്തിയ സന്ദർഭങ്ങളിലൊക്കെത്തന്നെ അത് വളരെ ശക്തമായി പിടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളത് അങ്ങേയ്ക്കറിയാം. വിജിലൻസിന്റെ റെയ്ഡ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമാക്കാനും അഴിമതിക്കാരായ ആളുകളെ പുറത്തുകൊണ്ടുവരാനും ജനങ്ങൾക്ക് എന്നും തീരാശാപമായിട്ടുള്ള ആർ. ടി. ഓഫീസ് ആയാലും, സബ് ആർ. ടി. ഓഫീസ് ആയാലും, റീജിയണൽ ആർ. ടി. ഓഫീസ് ആയാലും കഴിയുന്ന നിലയിൽ, പൂർണ്ണമായി അഴിമതി വിരുദ്ധമാക്കാൻ കഴിയും എന്നുപറഞ്ഞാൽ അത് വെറും ഉട്ടോപ്യൻ ആയിരിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ കഴിവിന്റെ പരമാവധി അങ്ങയുടെ ആത്മാർത്ഥമായ പ്രവർത്തനം ഇതിൽ ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. റോഡപകടങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളം മുമ്പന്തിയിലേക്ക് വന്നിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് അങ്ങേയ്ക്കറിയാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഖാദറും ഒക്കെ അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഫോട്ടോകൾ ഒക്കെ ഇവിടെ പ്രദർശിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത് തീർച്ചയായിട്ടും കഴിവിന്റെ പരമാവധി കുറച്ചുകൊണ്ടു വരേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ പുരോഗതി നല്ല റോഡുകളും നല്ല ബസുകളും നല്ല രീതിയിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗും ഒക്കെയാണ്. അതില്ലാതെ വന്നാൽ സ്വാഭാവികമായിട്ടും ജനങ്ങൾ ഭയാശങ്കയിലാകും. അത് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കും. അതുപോലെതന്നെ അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന ആളുകളെ തിരിഞ്ഞുനോക്കുന്ന അവസ്ഥ പണ്ടില്ലായിരുന്നു, ഇടക്കാലങ്ങളിൽ അതൊന്നു മാറി., എന്നാൽ വീണ്ടും പഴയ സ്ഥിതിയിലേക്ക് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന് ശാശ്വതപരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടി അതിന് ഏതൊക്കെ തരത്തിലുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് അവലംബിക്കാനുള്ളത് എന്നുള്ളത് ഒരു ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന് വിധേയമാക്കണം. അത് സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്ന യന്ത്രങ്ങൾ വച്ചതുകൊണ്ടു മാത്രം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. കാരണം സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്ന യന്ത്രങ്ങൾ വയ്ക്കുന്ന ചില ബസുകൾ ഓടിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ആ സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കുന്ന യന്ത്രങ്ങൾ വച്ചതിന്റെ പേരിൽ ചില ബസുകളിൽ ആളുകൾ കയറാതെ വരുന്നുണ്ട് എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം ഇവിടെ അവശേഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന ആളുകൾ വഴിയിൽ രക്തംവാർന്ന് മരണാസന്നരായി കിടന്നാലും ആരും തിരിഞ്ഞുനോക്കാറില്ല എന്നുള്ള കാര്യത്തെപ്പറ്റി അങ്ങ് സംസാരിക്കുകയുണ്ടായല്ലോ. അങ്ങനെ കിടക്കുന്ന ആളുകളെ മാനുഷിക പരിഗണനവച്ച് ആശുപത്രിയിലാക്കാം എന്നുകരുതിയാൽ, അങ്ങനെയുള്ള ആളുകളെ പോലീസ് പീഡിപ്പിക്കുന്നതായും പ്രതി ചേർക്കുന്നതായും അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: ഇത് ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ വളരെ രൂക്ഷമായി ഉണ്ടാകുകയും വിമർശനങ്ങൾ ഒഴുപാട് ഉണ്ടാകുകയും തൽക്കാലത്തേക്ക് അതിന് കുറച്ച് ശമനം ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്തതാണ്. വീണ്ടും വളരെ മോശമായ നിലയിലേക്ക് പല പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും പെരുമാറുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. പലപ്പോഴും സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചെല്ലുന്ന ആളുകൾക്ക് അവസാനം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആശുപത്രിയിൽ പോകാൻ പറ്റാതെ വരികയും സ്റ്റേഷനിൽ പോകേണ്ടിവരുന്ന സ്ഥിതിയും ഒക്കെയുള്ളതുകൊണ്ട് തിരിഞ്ഞു നോക്കാൻ ആളില്ലാത്ത അവസ്ഥ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉണ്ടെന്നുള്ളത് ഗൗരവമായി എടുക്കേണ്ടതുതന്നെയാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞത് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഓട്ടോറിക്ഷാ നമുക്ക് ഒരു ജനമിത്ര വാഹനമാക്കി മാറ്റണം. കാലാകാലങ്ങളായിട്ട് പല സന്ദർഭങ്ങളിലും നമുക്ക് ദ്രോഹകരമാകുന്ന ഒരു നിലപാട് ഉണ്ടാകുന്നു, ജനങ്ങൾ അകന്നുപോകുന്നു. പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികളാണ് ഓട്ടോറിക്ഷാ ഓടിക്കുന്നത്, അവരതുകൊണ്ട് ജീവിക്കട്ടെ. ഓട്ടോറിക്ഷാ ഓടിക്കുന്നത് തെറ്റാണെന്ന് നമുക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല, പക്ഷെ ചില തൊഴിലാളികൾ പല സ്ഥലങ്ങളിലും ഇപ്പോഴും വേണ്ട രീതിയിൽ മര്യാദയായി പെരുമാറുന്നില്ല എന്നുള്ളത് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടായിരിക്കുകയാണ്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്ന് വരുന്ന ആളുകൾ, അതുപോലെ വിദേശത്തുനിന്ന് അല്ലെങ്കിലും കേരളത്തിനു പുറത്തുനിന്നു വരുന്ന ഇൻഡ്യാക്കാർ അവരോടൊക്കെ വേണ്ടത്ര സൗഹൃദപരമായ സമീപനം ഉണ്ടാകാനും, മിതമായ ചാർജ് വാങ്ങാനും തയ്യാറാകണം. ഇന്നലെ ഞാൻ പേട്ടയിൽ നിന്ന് എം.എൽ.എ. ഹോസ്റ്റലിലേക്ക് ഓട്ടോയിൽ വന്നതിന് എന്നോട് 25 രൂപ വാങ്ങി. 12 അല്ലെങ്കിൽ 13 രൂപ വാങ്ങേണ്ട കാര്യമേയുള്ളൂ. ഒന്ന് വളഞ്ഞുപോയി എന്നുപറഞ്ഞ് 15 രൂപവരെ വാങ്ങാം. പക്ഷെ ഞാൻ അത് വളരെ മോശമാണെന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ആ പണം തിരിച്ചുതരാൻ തയ്യാറായി. ഞാൻ പറഞ്ഞു ഇനി നിങ്ങൾ പണം തിരികെ തരുന്നതിലല്ല കാര്യം, എന്നോട് ഇങ്ങനെ ചെയ്തുവെങ്കിൽ മറ്റുള്ള ആളുകളോട് എത്രചെയ്യും എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ആ നിലയിൽ ഞാൻ ഉപദേശിച്ച് വിടുകയുണ്ടായി. നമുക്ക് ഇതിനൊരു പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കിയേ പറ്റൂ. ഡ്രൈവർമാരായിട്ടുള്ള ആളുകളെ വിളിച്ചിരുത്തിക്കൊണ്ട് അവർക്ക് നല്ല ക്ലാസ്സ് കൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള സമീപനം ഉണ്ടാകണം. അല്ലെങ്കിൽ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ആ നിലയിൽ അവരോട് പറയാൻ തയ്യാറാകണം. അതുപോലെതന്നെ നമ്മുടെ ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനികൾ പലപ്പോഴും കൂടിയ പണം വാങ്ങുന്നു എന്നുള്ളത് വലിയ ഒരു ആരോപണത്തിന് വിധേയമായിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് സ്റ്റേറ്റ് ഇൻഷ്വറൻസിനെ കൂടുതൽ ശക്തി പ്രാപിപ്പിച്ച് സ്റ്റേറ്റ് ഇൻഷ്വറൻസ് വഴി ഇൻഷ്വർ ചെയ്യാനുള്ള സാഹചര്യം നമുക്ക് ചെയ്യേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ പുക പരിശോധനാ കേന്ദ്രങ്ങൾ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം. അത് പലതും ഇപ്പോൾ തട്ടിപ്പു കേന്ദ്രങ്ങളായി മാറിയിട്ടുണ്ട്. പുക പരിശോധനാ കേന്ദ്രങ്ങളിലെ പല സർട്ടിഫിക്കറ്റുകളും സീൽ ചെയ്ത് ഒപ്പിട്ട പല കൺസൾട്ടിംഗ് ഏജന്റുമാരുടേയും ഓഫീസുകൾ ഇപ്പോൾ ഉണ്ട്. ഒരു നിശ്ചിത തുക കൊടുത്താൽ ആർക്കും പുക പരിശോധനാ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാങ്ങാം. ഇവിടെയുള്ള സ്ഥിതിവച്ച് ഇൻഡ്യയിൽ ഏതു സ്ഥലത്തുനിന്ന് പുക പരിശോധനാ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് വാങ്ങിയാലും അത് എല്ലായിടത്തും സ്വീകാര്യമാണ് എന്നുള്ളതിന്റെ പഴുത് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് അത് വളരെ മോശമായ നിലയിൽ മുന്നോട്ടുവരികയാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ പുക പരിശോധനാ കേന്ദ്രങ്ങൾ വളരെ മോശമാണ്. ഓരോ പുക പരിശോധനാ കേന്ദ്രവും ചെയ്യുന്ന കാര്യങ്ങൾ നോക്കിയാൽ വളരെ വിചിത്രമാണ്. കാർബൺ മോണോക്സൈഡിന്റെ നിലവാരത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള സർട്ടിഫിക്കറ്റാണ് അവർ കൊടുക്കേണ്ടത്. ഏതു രീതിയിൽ വേണമെങ്കിലും കൺസൾട്ടിംഗ് ഏജന്റ് എഴുതിക്കൊടുക്കും. ഇപ്പോൾ ടു വീലർ തൊട്ട് ഫോർ വീലർ വരെയുള്ള ഒരു വണ്ടിയും ഒരു പുകപരിശോധനാ കേന്ദ്രത്തിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോകുന്നില്ല, അതിനുള്ള ആവശ്യവും ഇല്ല. ഏതെങ്കിലും ഹെഡ് ഏജന്റിന്റെയടുത്തു ചെന്നാൽ അവരുടെയടുത്ത് ആവശ്യമായ ഫോം ഉണ്ട്, ആ ഫോമിൽ ഒപ്പിട്ടുതരും. സാധാരണ സ്ഥലത്ത് കൊടുക്കുന്നതിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് പണം കൊടുക്കേണ്ടതില്ല ആ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് കിട്ടും. അതുകൊണ്ട് വളരെ ശക്തമായി പുക പരിശോധനാ കേന്ദ്രത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പരിശോധന നടത്തണം എന്നുപറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് 84 ബോട്ട് സർവ്വീസുകൾ ഉള്ളതിൽ 47 ബോട്ട് സർവ്വീസുകൾ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. കേടുപാട് സംഭവിച്ച ബോട്ടുകൾ നന്നാക്കാനുള്ള അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണം. നമുക്കിപ്പോൾ നാലായിരത്തോളം ബസുകൾ പുതിയതും പഴയതുമായിട്ട് ഉണ്ട്. അതിൽത്തന്നെ ആയിരത്തോളം ബസുകൾ ഇപ്പോഴും കട്ടപ്പുറത്തിരിക്കുന്നു എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. അത് അടിയന്തിരമായി പരിഹരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. എന്റെ ഒരാവശ്യം എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ ഒരു കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്റർ ഉണ്ട്. കഴിഞ്ഞ കുറച്ചു നാളുകൾക്കുമുമ്പ് 13 ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററുകൾ നിർത്തലാക്കുമെന്ന നിലയിലുള്ള വാർത്തകൾ വന്നു. പക്ഷെ പിന്നീട് അതിൽ നിന്ന് പിൻമാറി. അങ്ങയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇങ്ങനെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ ഒക്കെ പ്രത്യേകമായി ശ്രദ്ധിച്ച് നന്നാക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് ഏറെ ശ്രദ്ധേയമാണ്. ഇന്ന് ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററുകളൊക്കെ ലാഭകരമാക്കുന്ന നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ സഹായിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിലൊക്കെ നന്ദിയും കടപ്പാടുമുണ്ട്. 13 ബസുകൾ ഓടുന്ന എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്റർ വളരെ നന്നായി പോകുന്ന ഒരു ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററാണ്. ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്ന എല്ലാ വാഹനങ്ങളും നല്ല ലാഭത്തിൽ തന്നെയാണ് അവിടെയുള്ളത്. ആ ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അവിടെ ചില ബസുകൾ നിർത്തലാക്കിയ സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ട്, ഞാൻ അത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതാണ്. അത് പൂർവ്വസ്ഥിതിയിൽ ആക്കിത്തരാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഒരു കാര്യംകൂടി, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ മാത്രമുള്ള സ്ഥിതിയല്ല, പല സ്ഥലങ്ങളിലും നിരത്തിൽ ഓടുന്ന ബസുകൾ എം. എ. സി. ടി. സ്ക്വാഡ് വന്ന് ജപ്തി ചെയ്തുകൊണ്ടുപോകുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ട്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ തൃശൂർ പോകുന്ന രണ്ട് ബസുകൾ എം. എ. സി. ടി. സ്ക്വാഡ് വന്ന് ജപ്തി ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന് മൂന്ന് ലക്ഷത്തിനും ഒന്ന് ഒന്നര ലക്ഷത്തിനും. ഇതിനൊരു പരിഹാരം ഉണ്ടാകണം. ഒന്നുകിൽ ഇൻഷ്വറൻസ് നമ്മുടെ വണ്ടികൾക്ക് ബാധകമാകണം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനികളിൽ നിന്ന് പണം വാങ്ങാനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാകും. ഇപ്പോൾ ഇൻഷ്വറൻസ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഒന്നുകിൽ ബസ് ഡ്രൈവർ അല്ലെങ്കിൽ കമ്പനി കൊടുക്കേണ്ട സാഹചര്യം വരുന്നു. ബസുകൾ ജപ്തി ചെയ്തുകൊണ്ടു പോയാൽ മാത്രമേ വിധിയനുസരിച്ചുള്ള പണം ഈടാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഇതിന് പരിഹാരം ഉണ്ടാകണം. ഇപ്പോൾത്തന്നെ നാല് ദിവസമായി ഈ വാഹനം കോടതിയുടെ ഉള്ളിൽ കിടക്കുകയാണ്. ഇത് പല സ്ഥലങ്ങളിലും ഉണ്ട്. നമ്മുടെ കോടതി നടത്തിപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ പരിഹാരം ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ വിനീതമായിട്ട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. യാത്രക്കൂലി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം

രണ്ടുപ്രാവശ്യം ഉണ്ടായി. അങ്ങ് വന്നതിനുശേഷം ഓർഡിനറി ബസുകൾക്കു മാത്രമേ വർദ്ധിപ്പിച്ചുള്ളൂ, അത് ഏറെ സന്തോഷകരം. പക്ഷെ നമുക്കറിയാവുന്ന കാര്യം ബസുകളുടെ യാത്രക്കൂലി എത്രമാത്രം വർദ്ധിപ്പിച്ചാലും നഷ്ടത്തിൽ ഓടുന്ന ഈ സാഹചര്യത്തിൽനിന്ന് നമുക്ക് പിറകോട്ട് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയില്ല. ഇതിന് യാത്രക്കൂലി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതല്ല ഏക മാർഗ്ഗം. നമുക്കറിയാം ദക്ഷിണേന്ത്യയിൽ ആന്ധ്രാപ്രദേശ്, കർണ്ണാടക, തമിഴ്നാട് ഈ മൂന്ന് ഗവൺമെന്റുകളും അവരുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിംഗ് ഓപ്പറേഷൻ ലാഭത്തിലാക്കി. തമിഴ്നാട് കഴിഞ്ഞ 18 വർഷമായി നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു, അത് ലാഭത്തിലാക്കി. അതുപോലെ കർണ്ണാടക ഗവൺമെന്റ് അവരുടെ കോർപ്പറേഷന്റെ ബസ് സർവ്വീസ് നഷ്ടത്തിലായിരുന്നത് ലാഭത്തിലാക്കി. ആന്ധ്രാപ്രദേശിൽ നഷ്ടത്തിലായിരുന്നത് ലാഭത്തിലാക്കി. ആന്ധ്രാപ്രദേശിൽ രണ്ടായിരം കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു. നമ്മുടെ സഞ്ചിത നഷ്ടം എന്നുപറയുന്നത് 1500 കോടി രൂപയാണ്. അതിനെക്കാൾ കൂടുതലായിരുന്നു കർണ്ണാടകയിൽ. അവരും ലാഭത്തിലാക്കി. അവിടെയൊക്കെ നമ്മൾ പരിശോധിച്ചാൽ അവിടത്തെയൊക്കെ ബസ് ചാർജ് നിരക്ക് നമ്മളെക്കാൾ വളരെ കുറവാണ്. അവർ ഒരിക്കലും ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടല്ല ഈ നിലയിലുള്ള ലാഭം ഉണ്ടാക്കിയത്. മറ്റു മാർഗ്ഗങ്ങൾ അവലംബിച്ചാണ്. ശാസ്ത്രീയമായ പഠനത്തിന് വിധേയമാക്കിക്കൊണ്ടാണ് അവർ അത് ചെയ്തത്. കർണ്ണാടകയിൽ ഒരു ലിറ്റർ ഡീസലടിച്ചാൽ 5 കിലോമീറ്റർ വണ്ടി ഓടും. നമ്മളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ലിറ്റർ ഡീസലടിച്ചാൽ മൂന്നര കിലോമീറ്റർ മാത്രമേ ഓടുകയുള്ളൂ. അതൊക്കെ നമുക്കൊരു ശരിയായ വീക്ഷണമില്ലാഞ്ഞിട്ടാണ്. ഇവിടത്തെ ഡ്രൈവർമാർ പലരും പറയുന്നത് ആന്ധ്രാപ്രദേശിൽ റോഡ് നല്ലതായതുകൊണ്ടാണ് അവിടെ അങ്ങനെ ലാഭം കിട്ടുന്നത് എന്നാണ്. പക്ഷെ അത് ശരിയല്ല. വളരെ ശാസ്ത്രീയമായി പഠനം നടത്തി, 40000-ത്തോളം ബസ് ജീവനക്കാരുണ്ട് നമ്മൾ ആ കുടുംബത്തെ മുഴുവൻ പരിപാലിച്ചുകൊണ്ടു പോകുകയാണ്. ശമ്പളം കൊടുത്ത്, പെൻഷൻ കൊടുത്ത് മറ്റാനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുത്ത് പരിപാലിച്ചു കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. അവർക്കുകൂടി ഇതിനകത്ത് നിർദ്ദേശം തരാനുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാകണം.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: ഈ കോർപ്പറേഷൻ നിർത്തലാക്കിയാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നത് ബസ് ജീവനക്കാർക്കാണ്. അതുകൊണ്ട് ബസ് ജീവനക്കാരോട് ആരോഗ്യകരമായ നിർദ്ദേശം വയ്ക്കാൻ പറയണം. അവരെക്കൂടി സഹകരിപ്പിക്കണം, ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിന് വിധേയമാക്കണം. അങ്ങനെ ചെയ്തുകൊണ്ട് മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ കാര്യവും കൂടി പഠിച്ചുകൊണ്ട് ജീവനക്കാരെക്കൂടി ഇത് മനസ്സിലാക്കിച്ചുകൊണ്ട്, അവരെക്കൂടി കോൺഫിഡൻസിൽ എടുത്തുകൊണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ നല്ലതായ ഒരു മാറ്റം ഉണ്ടാക്കാൻ എല്ലാവരെയും സഹകരിപ്പിക്കാൻ മനസ്സുള്ള അങ്ങ് വിചാരിച്ചാൽ നടക്കും എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യം ഒരിക്കൽക്കൂടി അങ്ങയെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് എല്ലാ ധനാഭ്യർത്ഥനകളേയും ഒരിക്കൽക്കൂടി പിൻതാങ്ങിക്കൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: സർ, ഈ രണ്ടു ഡിമാന്റുകളെയും ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്. കാരണം മന്ത്രിമാരോട് പ്രത്യേകമായ ശത്രുതയുള്ളതുകൊണ്ടല്ല. നിങ്ങൾ രണ്ടു മന്ത്രിമാർ കൊണ്ടുവന്ന ഈ ഡിമാന്റുകൾ ഈ ഗവൺമെന്റിനു വേണ്ടിയുള്ളതാണെന്നുള്ളതിനോട് യോജിക്കാൻ ഒരു നിവൃത്തിയുമില്ല. കാരണം അമ്മനും ആശാനും ഇല്ലാതെ പോകുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റ്. മര്യാദയെന്താണെന്ന് അറിയില്ലാത്ത ഒരു ഗവൺമെന്റ്. ഈ നിയമസഭയോട് ആദരവ് പ്രകടിപ്പിക്കാത്ത ഒരു ഗവൺമെന്റ്. അങ്ങനെ ഒരു ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവരുന്ന ഡിമാന്റുകളെ അനുകൂലിക്കാൻ എനിക്ക് കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ ഡിമാന്റുകളെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട രാഘവൻ അദ്ദേഹത്തിന് ഒറ്റക്കാര്യം മാത്രമേയുള്ളൂ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം. സൂക്ഷിക്കണം അങ്ങയുടെ കൈ പൊള്ളാനുള്ള സാദ്ധ്യത ഞാൻ കാണുന്നുണ്ട്. കാരണം എല്ലാ ശക്തികൾക്കും ആഗ്രഹമുള്ള വളരെയേറെ സന്തോഷമുള്ള ഒരു തുറമുഖമാണ് വിഴിഞ്ഞം. അതിന്റെ കോൺട്രാക്ട് ഇടപാടുകളിൽ അങ്ങ് വളരെ ശ്രദ്ധിക്കണം. ഇല്ലെങ്കിൽ അങ്ങ് പേരുദോഷം വലിച്ചുവയ്ക്കും. അങ്ങൊരു നല്ല കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാരനായിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് പേരുദോഷം ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം എന്ന് അങ്ങയെ ഞാൻ അറിയിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. ശക്തൻ മന്ത്രിയായിട്ട് ആറു മാസമേ ആയിട്ടുള്ളൂ. ഏതാണ്ടൊക്കെ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. എന്തും ചെയ്യട്ടെ, എനിക്ക് തർക്കമില്ല. പിന്നെ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഒരു കമ്മിറ്റി വച്ച് 24 നിർദ്ദേശങ്ങൾ ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂരും എല്ലാവരുംകൂടി വച്ചിരുന്നു. ആ നിർദ്ദേശങ്ങൾ 23 എണ്ണവും അന്നത്തെ ശ്രീ. ആന്റണിയുടെ ഗവൺമെന്റ് അപ്രൂവ് ചെയ്തു. അതിലൊന്നുപോലും നടപ്പിലാക്കിയതായി എനിക്ക് അറിയില്ല. അത് അങ്ങൊന്ന് പഠിക്കണമെന്നു മാത്രമേ ഞാൻ പറയുന്നുള്ളൂ. പിന്നെ ആ ഈരാറ്റുപേട്ട സബ്സ്റ്റേഷനിൽ ഒരു ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് പണിതാൽ തെറ്റില്ല എന്ന അഭിപ്രായം കൂടി ഞാൻ പറയുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ: സർ, അന്നുവച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾ മാത്രമല്ല ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ തന്നെ ഇപ്പോൾ യു. ഡി. എഫ്.-ൽ ഇല്ല എന്നുള്ള കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്. ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ ഇല്ല എന്നുള്ളതല്ല ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രത്യേകത. ഇത്രമാത്രം മന്ത്രിമാരെ ഒരു സഭയുടെ കാലത്ത് സൃഷ്ടിച്ച ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? ഇത്രയധികം മുൻമന്ത്രിമാരെ ഉണ്ടാക്കിയ ഒരു ഗവൺമെന്റ് ഇല്ല സർ. ഈ സഭയോട് ആദരവില്ലാത്ത ഒരു ഗവൺമെന്റ് എന്നു ഞാൻ പറയാൻ കാരണമെന്താണെന്നുവച്ചാൽ ഇന്നു രാവിലെ നിയമസഭയുടെ പ്രസ് റൂമിൽ വച്ച് ഒരു മന്ത്രി പത്രസമ്മേളനം നടത്തി രാജി പ്രഖ്യാപിച്ചു. അങ്ങനെ ഒരു രാജിക്കത്ത് മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ മുഖ്യമന്ത്രി സഭയിൽ പറയേണ്ടേ? സർ, അത് അറിയാനുള്ള അവകാശം ഈ സഭയിലെ അംഗങ്ങൾക്കില്ലേ? എന്തുകൊണ്ട് നിങ്ങൾ അത് ചെയ്തില്ല? അതിലും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം സഭ സമ്മേളിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഒരു മന്ത്രി രാജി വയ്ക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ആ രാജിയുടെ കാര്യം എന്താണെന്ന് ഈ സഭയിൽ വന്ന് പ്രസ്താവന നടത്താനുള്ള ധാർമ്മികമായ കടപ്പാട് ആ രാജിവച്ച മന്ത്രിയ്ക്ക് ഉണ്ട്. ആ മന്ത്രി അത് ചെയ്യുന്നുണ്ടെങ്കിൽ, രാജിക്കത്ത് മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സാമാന്യ മര്യാദ ഈ സഭയോട് പ്രകടിപ്പിക്കാൻ സൻമനസുണ്ടെങ്കിൽ എന്തിന് രാജിവച്ചു എന്നു മുഖ്യമന്ത്രി പറയണം. രാജിക്കത്തിന്റെ കോപ്പി എന്റെ കയ്യിൽ കിട്ടിയിരിക്കുകയാണ്. എന്തുകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹം രാജിവച്ചത്? നിഷേധിക്കാൻ പറ്റുമോ? ധനകാര്യമന്ത്രിയെ വിട്ട് * * * പ്രിയങ്കരനായ അനിൽകുമാർ എന്നു പറയുന്ന ചെറുപ്പക്കാരനായ മന്ത്രിയെ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് അദ്ദേഹം രാജിവച്ചത്. അത് ഈ സഭയ്ക്ക് അറിയണ്ടേ? സഭയ്ക്ക് അറിയാനുള്ള അവകാശമില്ലേ? സഭ സമ്മേളിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമയമല്ലേ ഇത്? എന്ത് മര്യാദകേടാണിത്. ആ മന്ത്രിയുടെ രാജിക്കത്തിന്റെ കോപ്പിയാണ് എന്റെ കയ്യിലിരിക്കുന്നത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് അങ്ങേയ്ക്ക് സമയം തരാം.

ശ്രീ. കെ. ബാബു: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട പൂഞ്ഞാർ മെമ്പർ പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ പിന്നോക്ക-പട്ടിക സമുദായക്ഷേമവും സാംസ്ക്കാരികകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രിയെ മുഖ്യമന്ത്രി ധനകാര്യമന്ത്രിയെ അയച്ചു ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. സത്യവിരുദ്ധമായ ഒരു പ്രസ്താവനയാണ് ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് ആ സന്ദർഭത്തിൽ അവിടെ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അങ്ങനെ ഒരു സംഭവം ഉണ്ടായതായി മറ്റാരും പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അങ്ങനെ സത്യവിരുദ്ധമായ പ്രസ്താവനയാണ് ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹത്തിന് ഒരു മന്ത്രിയാകാൻ സാധിക്കുമോയെന്നുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ അതിയായ ആഗ്രഹത്തിന്റെ പുറത്ത് ഇടതുപക്ഷത്തെ പ്രീതിപ്പെടുത്താൻവേണ്ടി അദ്ദേഹം നടത്തുന്ന ഈ പ്രസ്താവന സത്യവിരുദ്ധമാണ്, അത് രേഖയിലുണ്ടാവരുത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു. അത് രേഖയിൽ ഉണ്ടാവില്ല.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: ഏതാണ് രേഖയിൽ കാണാത്തത്? പൂച്ചക്ക് പൊന്നുരുക്കുന്നിടത്ത് കാര്യമൊന്നുമില്ല.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: ഒരു അംഗം സഭയിൽ നടത്തിയ പ്രസ്താവന സത്യവിരുദ്ധമാണെന്ന് മറ്റൊരംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയർ അതിനൊരു പരിശോധന നടത്താതെ ഒരു റൂളിംഗ് നടത്തിയിരിക്കുന്നു. സത്യവിരുദ്ധമാണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെടണമെങ്കിൽ അത് സത്യവിരുദ്ധമാണെന്ന് പറഞ്ഞ അംഗം സത്യം സഭയിൽ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തണം. സർ, ഇതു കേൾക്കണം, സത്യം ഇന്നതാണെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട മെമ്പർ സഭയിൽ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുവേണം ബഹുമാനപ്പെട്ട പൂഞ്ഞാർ മെമ്പർ പറഞ്ഞത് അസത്യമാണെന്ന് പറയാൻ, അങ്ങനെ പറയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ആ റൂളിംഗ് പുനഃപരിശോധിക്കണം. പൂഞ്ഞാർ മെമ്പർ പറഞ്ഞത് എനിക്കുകൂടി ബോദ്ധ്യമുള്ള കാര്യമാണ്. ഇങ്ങനെ ഒരു മന്ത്രിയെ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയെന്നുള്ളത് എനിക്കു ബോദ്ധ്യമുള്ള കാര്യമാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്, ചെയർ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞല്ലോ.

*** സഭാദ്ധ്യക്ഷന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം രേഖയിൽനിന്ന് നീക്കം ചെയ്തു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ പലപ്രാവശ്യം ഇതുപോലെ expunge ചെയ്യാറുണ്ട്. അങ്ങ് ഇരിക്കുന്ന കസേരയോട് മാന്യത പുലർത്തിക്കൊണ്ടുതന്നെയാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്ന് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. പക്ഷെ ഒരാൾ point of order ഉന്നയിച്ച ഉടനെ expunge ചെയ്യുന്ന പരിപാടി അത്ര ശരിയാണെന്ന അഭിപ്രായം എനിക്കില്ല. അങ്ങ് സത്യം അറിഞ്ഞിട്ടുവേണം ചെയ്യാൻ. ഉത്തരവാദിത്വത്തോടുകൂടി ഈ സഭയിൽ വന്ന് ഒരംഗം പറഞ്ഞാൽ അതിന്റെ സത്യസന്ധത മനസ്സിലാക്കാനുള്ള ധാർമ്മികമായ ബാദ്ധ്യത അങ്ങേയ്ക്കില്ലേ? അങ്ങയുടെ സൗകര്യംപോലെ എക്സ്പഞ്ച് ചെയ്യാമെന്ന അഭിപ്രായത്തോട് എനിക്ക് യോജിപ്പില്ല. ഞാൻ പറയുന്നു ധനകാര്യമന്ത്രി ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമൻ ഇന്നലെ മന്ത്രി ശ്രീ. അനിൽകുമാറിനെ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് അദ്ദേഹം രാജിവച്ചതെന്ന് ഈ സഭയിൽ ഉത്തരവാദിത്വത്തോടുകൂടി ഞാൻ അത് ഉന്നയിക്കുകയാണ്. അത് നിഷേധിക്കാൻ ആർക്കെങ്കിലും പറ്റുമോ?

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: അങ്ങയുടെ സമയം കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: അദ്ദേഹത്തിന്റെ രാജിക്കത്ത് ഇവിടെയുണ്ട്. അത് വായിക്കാം, അദ്ദേഹത്തിന്റെ രാജിക്കത്തിൽ പറയുന്നു, അധികാര സ്ഥാനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി മനസാക്ഷിക്കു നിരക്കാത്ത അഭിപ്രായത്തോടു യോജിക്കാൻ എനിക്കു കഴിയുന്നില്ല എന്ന കാര്യം അറിയിക്കട്ടെ. അധികാര സ്ഥാനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി മനസാക്ഷിക്കു നിരക്കാത്ത കാര്യം; അപ്പോൾ അധികാര കസേരയിൽ ഇരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മനസാക്ഷിക്കു നിരക്കാത്ത കാര്യം ചെയ്യാൻ അദ്ദേഹത്തെ പ്രേരിപ്പിച്ചതിലുള്ള മനപ്രയാസംകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹം രാജിവച്ചത് എന്നുള്ളതല്ലേ ഈ പ്രസ്താവനയിൽ പറയുന്നത്? നിഷേധിക്കാൻ പറ്റുമോ? ഇരുന്നുകൊണ്ട് വർത്തമാനം പറയുകയാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: അങ്ങയുടെ സമയം കഴിഞ്ഞു, ...Please resume your seat ....അങ്ങയുടെ സമയം കഴിഞ്ഞു, ഇത് ഡിമാന്റ് ടൈം ആണ്, പ്ലീസ്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: (മൈക്ക് ഓഫ്).........മനസ്സാക്ഷിയെ.........രാജിവച്ചിട്ടില്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവന് സംരക്ഷണം കൊടുക്കാൻ പോലീസ് പ്രൊട്ടക്ഷൻ കൊടുക്കണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് എനിക്ക് സമയം അനുവദിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ സംസാരിച്ചത്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: Please conclude.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: ഈ കത്ത് മുഴുവൻ ഞാൻ വായിക്കട്ടെ സർ,

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: No, please conclude.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: അങ്ങേയ്ക്കുവേണ്ടി കത്ത് മുഴുവൻ വായിക്കുന്നില്ല. ഏതായാലും ഇതുപോലെ ഉത്തരവാദിത്വമില്ലാത്ത, മന്ത്രിമാർക്കു വരെ സംരക്ഷണമില്ലാത്ത ഒരു ഗവൺമെന്റായി അധഃപതിച്ച യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ രണ്ടു പാവപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർ കൊണ്ടുവന്ന ഡിമാന്റുകളെ നിവൃത്തിയില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ശക്തമായി ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: സർ, വാഹന നികുതികൾ, ഗതാഗതം, സഹകരണം, തുറമുഖങ്ങൾ, എന്നീ നാലു പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പുകളിലേക്കുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥന ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടക്കുന്നത്. വികസനത്തിന്റെ ലാസ്റ്റ് ബസിനുശേഷം അതിവേഗം ബഹുദൂരം പായുന്ന ഒരു വണ്ടിയിലെ യാത്രക്കാരാണ് നാം. ഇപ്പോൾ ആരും കയറാതെ ഓടിക്കുന്നവർക്കുമാത്രമായി പായുന്ന വണ്ടി, ഇവിടെ യാത്രക്കാർക്ക് ശുഭയാത്ര നേരുകയെന്നുള്ളത് മലയാളികളുടെ ഒരു ആചാരമാണ്. സർക്കാരിലെ പലരുടേയും സഞ്ചാരം പെരുവഴിയിൽ ആളുകളെ കൂട്ടുന്ന തരത്തിലാണ് എന്നു പറയേണ്ടിവന്നതിൽ എനിക്ക് ദുഃഖമുണ്ട്. കുണ്ടും കുഴിയും കുറുകെ ചാടുന്ന മൃഗങ്ങളും, ഓവർസ്പീഡും പല അധികാര വാഹനങ്ങളേയും അപകടത്തിൽപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലഘട്ടമാണ്. വാഹനാപകടം ഇന്ന് വ്യാപകമാണ്. റോഡ് സുരക്ഷാവാരാചരണം ഇന്ന് വെറും പ്രഹസനമായിമാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എം. സി. റോഡിലും അതുപോലെ നാഷണൽ ഹൈവേയിലും ഇന്ന് വാഹനപരിശോധന ഹൈവേ പോലീസും, ലോക്കൽ പോലീസും, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും വ്യാപകമായി നടത്തുന്ന കാലഘട്ടമാണ്. ഈ പരിശോധനകൾ ഒക്കെ ഇന്ന് വെറും പ്രഹസനമായി മാറുന്നു എന്നുള്ളത് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഒരു കാര്യം എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതിൽ അങ്ങയേയും അങ്ങയുടെ മുൻഗാമിയേയും അഭിനന്ദിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ചെയ്തുകൊണ്ട് അങ്ങ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന നയരേഖയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ ഞാൻ അഭിമാനത്തോടുകൂടി ഓർക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ആന്റണിയുടെ ഗവൺമെന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനെ അല്ലെങ്കിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ നഷ്ടത്തിൽനിന്ന് കരകയറ്റാൻ എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് പഠിക്കാൻവേണ്ടി ഒരു സബ്കമ്മിറ്റിയെ വയ്ക്കുകയുണ്ടായി. ആ സബ്കമ്മിറ്റിയുടെ കൺവീനറെന്നുള്ള നിലയിൽ പ്രവർത്തിക്കാനുള്ള ഭാഗ്യം എനിക്ക് കൈവന്നു. ഞങ്ങളുടെ കമ്മിറ്റി വളരെയേറെ പഠനങ്ങൾക്കും ആലോചനകൾക്കും ശേഷം 24 കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു റിപ്പോർട്ട് അന്ന് ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്, ആ റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിരുന്ന 24 കാര്യങ്ങളിൽ 23 കാര്യങ്ങളും നടപ്പിൽ വരുത്തണമെന്ന് അംഗീകരിക്കുകയുണ്ടായി എന്നാണ്. അതിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ നടപ്പിൽ വരുത്തിയതായി അങ്ങ് നയരേഖയിൽ സൂചിപ്പിച്ചു. അതിൽ പറഞ്ഞിരുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. എയർ കണ്ടീഷൻ ചെയ്ത എക്സ്പ്രസ്സ് ബസിന്റെ കാര്യം നല്ല ആശയമാണ്. ഇൻഡ്യയിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നിരക്കിലാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വോൾവോ ബസുകൾ സർവീസ് ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതങ്ങേയ്ക്കറിയാം. വോൾവോ ബസിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ നിരക്കായിരിക്കും എയർ കണ്ടീഷൻ ചെയ്ത എക്സ്പ്രസ് ബസുകൾ ആരംഭിക്കുമ്പോൾ അതിൽ ഈടാക്കുന്നതെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇൻഡ്യയിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ ഇപ്പോൾത്തന്നെ വോൾവോ ബസുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സാഹചര്യം, അതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ ആലോചിക്കുമ്പോൾ അത് കൂടുതൽ നഷ്ടത്തിലേയ്ക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കൊണ്ടു ചെന്നെത്തിക്കുകയില്ലേ? ഇത് ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കണം. ഞാൻ പ്രായോഗികമായ

കാര്യം നിർദ്ദേശിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ ഈഞ്ചക്കൽ ബസ് സ്റ്റേഷൻ ആരംഭിക്കുന്ന കാര്യം പറഞ്ഞു. ദീർഘദൂര യാത്രാബസുകൾക്കായി തിരുവനന്തപുരത്തെ ഈഞ്ചക്കലിൽ ഒരു പുതിയ ബസ് സ്റ്റേഷൻ നല്ല ആശയമാണ്. ഒരു കാര്യം ആലോചിക്കണം. നമ്മുടെ യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ ആളുകൾ അലസന്മാരും മടിയന്മാരുമാണ്. എല്ലാപേർക്കും പെട്ടെന്നുതന്നെ വാഹനത്തിൽ കയറി എത്തേണ്ടിടത്ത് എത്തണം. ഇവിടെ നിന്നും ഈഞ്ചയ്ക്കലേയ്ക്ക് വേറൊരു വാഹനത്തിൽ കയറി പോകണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ യാത്രക്കാരൊക്കെ തമ്പാനൂരിൽ പോയി ട്രെയിനിനെ ആശ്രയിക്കും. ഈഞ്ചക്കൽവരെ മറ്റൊരു വാഹനത്തിൽ കയറി പോകാൻ സൗമനസ്യമില്ലാത്തവരാണ് നമ്മുടെ യാത്രക്കാരിൽ കൂടുതലും. ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളിൽ ആളുകൾ കുറയുമോയെന്നുള്ള ഭയാശങ്ക എനിക്കുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് കുറേക്കൂടി പഠനം നടത്തിയതിനുശേഷമേ അത് നടപ്പിൽ വരുത്താവൂ എന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ ഇത് കേട്ടു തുടങ്ങിയിട്ട് കുറേയേറെ കാലമായി. അങ്ങയുടെ കാലത്തെങ്കിലും അതൊന്ന് കൊണ്ടുവരണം. രണ്ടായിരാമാണ്ടിലാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ രൂപീകരിച്ചത്. വലിയ ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി ആരംഭിച്ച റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലിന്റെ യോഗം അങ്ങ് മന്ത്രിയായതിനുശേഷം ഇതുവരെ ചേർന്നിട്ടുണ്ടോ? ഞാൻ അങ്ങയെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല. 2002-ലാണ് ഏറ്റവും ഒടുവിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ യോഗം ചേർന്നത്. ശ്രീ. ഗണേഷ്കുമാർ മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴാണ് അവസാന യോഗം ചേർന്നത്. അതിനുശേഷം ശ്രീ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള ഉണ്ടായിരുന്നു. അങ്ങ് വന്നിട്ട് ആറേഴ് മാസമായി. വലിയ ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി ആരംഭിച്ച റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ അതിന്റെ ലക്ഷ്യത്തിന്റെ എവിടെയെങ്കിലും എത്തിയിട്ടുണ്ടോ? വാഹനാപകടങ്ങൾ ദൈനംദിനം കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇന്നലെ എത്രയോ അപകടങ്ങളുണ്ടായി. എത്രയോ ആളുകൾ മരണപ്പെട്ടു. ഇതിനൊരു പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ? അതുകൊണ്ട് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ബിൽ ഈ സഭയിൽ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഈ സഭയുടെ കാലാവധി തീരുന്നതിനുമുമ്പെങ്കിലും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ബിൽ ഇവിടെ കൊണ്ടുവരാനും അതൊരു നിയമമാക്കുവാനും കഴിഞ്ഞാൽ അത് ഏറ്റവും നല്ല കാര്യമായിരിക്കുമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ): സർ, അടുത്ത നിയമസഭാ സമ്മേളനകാലത്ത് ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: വളരെ നല്ല കാര്യം. അങ്ങ് നിശ്ചയദാർഢ്യത്തോടുകൂടി മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ തീർച്ചയായും അതുകൊണ്ടുവരാൻ കഴിയട്ടേയെന്ന് ഞാൻ ആശംസിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ്: മന്ത്രി ശക്തൻ വളരെ ഭംഗിയായി അക്കാര്യം കൊണ്ടുവരും. അള്ളുവയ്ക്കാതിരുന്നാൽ മതി.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: വണ്ടിയിൽ അള്ളുവയ്ക്കുന്നതിനും പാര വയ്ക്കുന്നതിനുമൊക്കെ ശീലിച്ച ആളുകൾ ആ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോകും. അത് ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫിനറിയാം. അപ്പുറത്തുള്ള ആളുകൾ അത് ചെയ്യും. ആ ആളുകൾ അതുമായിത്തന്നെ മുന്നോട്ടുപോകും. ശക്തൻ അതിശക്തനായി അതിനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിജീവിക്കാൻ ശക്തനാണെന്നെനിക്കറിയാം. എത്ര പാര വന്നാലും അള്ള് വന്നാലും അതിനെ അതിജീവിച്ചുപോകാൻ ശക്തനാണ് ശ്രീ. ശക്തൻ നാടാർ. അദ്ദേഹം കേരളാ കോൺഗ്രസുകാരനാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശക്തിയെന്തെന്ന് എനിക്കറിയാം. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാനത് പറയുന്നത്.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: വഴിയിൽ വീഴാൻ അള്ള് വേണമെന്നില്ല. പഴത്തൊലി യായാലും മതി.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ പറഞ്ഞതാണ് യഥാർത്ഥ കാര്യം. പഴത്തൊലിയായാലും മതി തെന്നി വീഴാൻ. അത് വാഹനം ഓടിക്കുന്ന ആളുകൾ ശ്രദ്ധിക്കണം. ശ്രീ. വർക്കല കഹാറിനെങ്കിലും ഈ ബുദ്ധി തോന്നിയത് നന്നായി. നന്നായി ഉപദേശിച്ചു കൊടുക്കണം. ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ ആറെണ്ണം. അതിലൊന്ന് മൂവാറ്റുപുഴയിലാണ്. എനിക്കങ്ങേയറ്റത്തെ നന്ദിയുണ്ട്. ഏറെ സന്തോഷമുണ്ട്. അതെങ്ങനെയാണ് ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്? നമുക്ക് പണമില്ല. അത് വായ്പയെടുത്താണോ തുടങ്ങുന്നത്? ആറ് സ്ഥലങ്ങളിൽ അടിയന്തിരമായി അത് തുടങ്ങണം. മൂവാറ്റുപുഴയിൽ അനുയോജ്യമായ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളുമുണ്ട്. അവിടെ ജനങ്ങളൊക്കെ അതിനുവേണ്ടി നിൽക്കുകയാണ്. എന്ത് സഹകരണം തരാനും ഞങ്ങളെല്ലാമുണ്ട്. കണ്ണൂരിൽ തുടങ്ങി. അടുത്തത് മൂവാറ്റുപുഴയാകട്ടെ. കഴിയുമെങ്കിൽ ഈ ഗവണ്മെന്റിന്റെ കാലാവധി തീരുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ പൂർത്തീകരിച്ച് അങ്ങേയ്ക്കുതന്നെ അവിടെവന്ന് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യാൻ ഭാഗ്യംകൂടി ലഭിക്കട്ടെയെന്ന് ഞാൻ ആശംസിക്കുകയാണ്. ഒരു കാര്യം എനിക്ക് സൂചിപ്പി ക്കാനുള്ളത്, അന്തർ സംസ്ഥാന ബസ് സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. നല്ല കാര്യമാണ്. പ്രഖ്യാപനത്തിൽ മാത്രം നിൽക്കരുത്. ഞാൻ ഈ സഭയിൽ ഒട്ടേറെ ആവശ്യങ്ങൾ ഈ കാര്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. രണ്ട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അന്തർ സംസ്ഥാന ബസ് സർവ്വീസ് തുടങ്ങുമ്പോൾ മൂവാറ്റുപുഴ-ബാംഗ്ലൂർ സർവീസ്. അത് ഞാൻ എത്രയോ പ്രാവശ്യം ഈ സഭയിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ചോദ്യോത്തര സമയത്ത് ആരംഭിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. മൂവാറ്റുപുഴ-ബാംഗ്ലൂർ സർവീസും മൂവാറ്റുപുഴ-തെങ്കാശി സർവീസും. തെങ്കാശി സർവീസ് എന്തിനാണെന്ന് ചോദിക്കും. മൂവാറ്റുപുഴയിൽ തെങ്കാശിയിൽനിന്നും വന്ന് സ്ഥിരതാമസമാക്കിയിട്ടുള്ളവർ ധാരാളം പേരുണ്ട്. അവർക്ക് വല്ലപ്പോഴും നാട്ടിലൊന്നു പോകുവാൻ അവരുടെ കാരണവ ന്മാരെ കാണാൻ പോകാൻ അവിടെനിന്നും ഒരു ഗതാഗത സൗകര്യമുണ്ടെങ്കിൽ അത് നല്ല കാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് മൂവാറ്റുപുഴ-തെങ്കാശി സർവീസും അന്തർ സംസ്ഥാന സർവീസ് ആരംഭിക്കുന്ന കൂട്ടത്തിൽ ആരംഭിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകണമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. പാസ്സഞ്ചേഴ്സ് വെൽഫെയർ ഫണ്ട്. ഞങ്ങൾ അന്ന് സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമായിരുന്നു. ബസ് യാത്രക്കാർക്ക് അപകടമുണ്ടായാൽ നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടുന്ന കാര്യം ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. വളരെ സാമ്പത്തിക ചെലവില്ലാതെ ഗവണ്മെന്റിന് മുടക്കില്ലാതെതന്നെ ഭംഗിയായി അത് കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ഞങ്ങൾ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ വച്ചിരുന്നു. 100 രൂപയിൽ കൂടുതൽ ടിക്കറ്റെടുക്കുന്ന യാത്രക്കാരിൽനിന്നും ഒരു ചെറിയ തുക (അമ്പത് പൈസ) കൂടി എടുത്താൽ വെൽഫയർ ഫണ്ട് ഉണ്ടാക്കാമെന്നും ആ ഫണ്ടിൽനിന്നും അപകടം പറ്റുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് ധനസഹായം കൊടുക്കാമെന്നുമുള്ള റിപ്പോർട്ട്. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകണം. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ സ്വാഗതം ചെയ്ത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഏറ്റവും നല്ല കാര്യമാണ്. അത് ആരംഭിക്കാൻ തയ്യാറാകണമെന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സഹകരണ വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, ഞാൻ ഒരു കൃഷിക്കാരന്റെ മകനാണ്. ഗ്രാമീണ കൃഷിക്കാരന്റെ മകനെന്ന നിലയിൽ ഈ സഭയിൽ വരുമ്പോഴെല്ലാം കർഷകന്റെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ പല ആളുകളും പുച്ഛത്തോടുകൂടിയാണ് അത് കാണുന്നത്. എനിക്കതിൽ അഭിമാനമാണ്. കൃഷിക്കാരെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ചൊല്ലുണ്ട്. കടത്തിൽ ജനിച്ച്, കടത്തിൽ വളർന്ന്, കടത്തിൽ മരിക്കുന്ന സാധാരണക്കാരാണ് കൃഷിക്കാർ. ആ കൃഷിക്കാർക്ക് ആശ്വാസമേകേണ്ട സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം ഇന്ന് അവരിൽനിന്നും അകന്നുപോയി ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതൊരുപക്ഷേ അങ്ങേയ്ക്കും അറിയാം. സഹകരണ രംഗത്ത് അങ്ങ് ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തു. ഞാൻ അഭിമാനത്തോടുകൂടി ഓർക്കുകയാണ്. ഇവിടെ കാർഷിക കടങ്ങൾക്ക് മോറട്ടോറിയം ഉൾപ്പെടെ വൺ ടൈം സെറ്റിൽമെന്റ് ഉൾപ്പെടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തു. ഈ ഗവണ്മെന്റ് ചെയ്ത ഏറ്റവും വലിയ കാര്യമായിരുന്നു വൺ ടൈം സെറ്റിൽമെന്റ്. അത് നടപ്പിലാക്കാൻ തയ്യാറാകേണ്ടതാണ്. ഞാൻ പരാതി എഴുതി തന്നിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ് ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചു. എന്തുണ്ടായി? വൺ ടൈം സെറ്റിൽമെന്റ് നടപ്പിലാക്കാത്ത കാർഷിക വികസന ബാങ്കുകൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട്. പ്രാഥമിക ബാങ്കുകളുൾപ്പെടെ. മൂവാറ്റുപുഴ കാർഷിക വികസന ബാങ്ക് വൺ ടൈം സെറ്റിൽമെന്റ് നടപ്പിലാക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടില്ല. അങ്ങ് അവിടെ വന്നപ്പോൾ പരസ്യമായി പറഞ്ഞു, ഇത് നടപ്പിലാക്കുമെന്ന്. ധാരാളം ആളുകൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി മന്ത്രി പറഞ്ഞല്ലോ എം. എൽ. എം. പറഞ്ഞല്ലോ എന്നിട്ടും എന്തുകൊണ്ട് നടപ്പിലാക്കിയില്ല എന്നു ചോദിച്ചു. എന്ത് ഉത്തരം പറയും? അങ്ങ് നടപടി എടുക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. നടപടി എടുക്കാനുള്ള ആരംഭം കുറിച്ചു. അതെങ്ങും എത്തിയില്ല. ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഗവണ്മെന്റ് ഒരു കാര്യം പ്രഖ്യാപിച്ചാൽ അത് നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ധാർമ്മികമായ ചുമതല കാർഷിക വികസന ബാങ്കുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ബാങ്കുകൾ സ്വീകരി ച്ചില്ലായെങ്കിൽ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള കാര്യം ഗൗരവമായി ആലോചിക്കണമെന്നാണ്. പട്ടികജാതി പട്ടികവർഗ്ഗ സഹകരണ സംഘങ്ങളും അതുപോലെ വനിതാ സഹകരണ സംഘങ്ങളും കുറേക്കൂടി ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ആഗോളവൽക്കരണത്തിന്റെ ഭീഷണി നേരിടുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ അതിന് ബദലായി സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ വളർത്തിക്കൊണ്ടുവരാൻ ശ്രീ. എം. വി. രാഘവന് കഴിയണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: അങ്ങ് സഹകരണ മേഖലയുടെ മെച്ചപ്പെട്ട പ്രവർത്ത നങ്ങളേയും അതുവഴി കർഷകർക്ക് കിട്ടേണ്ട ഗുണങ്ങളേയുംപറ്റിയൊക്കെ പറഞ്ഞു. സഹകരണ മേഖലയിൽ രാഷ്ട്രീയ കടന്നുകയറ്റം വരരുത്. ആ അപകടകരമായ പ്രവണത കൂടുതൽ വരുന്നുണ്ട്. ഒരു പാനലൊക്കെ മൽസരിച്ചാൽ പാനൽ വിരുദ്ധ പ്രവർത്തനവും കക്ഷി രാഷ്ട്രീയവുമൊക്കെ കൊണ്ടുവരും. സഹകരണ പ്രസ്ഥാന ത്തിന്റെ ശരിയായ പ്രവർത്തനത്തിന് തടസ്സം നിൽക്കുന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

<u>ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ:</u> ഞാൻ പലപ്പോഴും അത് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കഴിയുമെങ്കിൽ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ രാഷ്ട്രീയ അതിപ്രസരം ഒഴിവാക്കണം. അതിന് എന്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നുകൂടി ആലോചിക്കണം. രണ്ടു പക്ഷത്തെ ആളുകളും ഗൗരവമായി ആലോചിക്കേണ്ട പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് സൂചിപ്പിച്ചത്. പൊതുമേഖലയുടേയും സ്വകാര്യ മേഖലയുടേയും ഇടയിൽ സഹകരണ സംഘത്തിന് പ്രസക്തിയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ മേഖലയെ കുറേക്കൂടി ശക്തിപ്പെടുത്താൻ എന്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യംകൂടി ഗൗരവമായി ആലോചിക്കണം. കർഷകരെ സംരക്ഷിക്കാനും കർഷകർക്ക് കൂടുതൽ സംരക്ഷണം കൊടുക്കാനും അവർക്ക് സഹകരണ രംഗത്ത് കൂടുതൽ വിശ്വാസം നേടിയെടുക്കാനും ഏത് വിധത്തിലത് പ്രയോജനകരമാക്കി മാറ്റാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യം സംബന്ധിച്ച് തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനത്തിൽ വളരെക്കാലം പ്രവർത്തിച്ച് ശക്തനായി വളർന്നുവന്ന മന്ത്രി, രാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തകൻ എന്നുള്ള നിലയിൽ ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ അക്കാര്യംകൂടി ആലോചിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പുകളിന്മേൽ നടക്കുന്ന ധനാഭ്യർത്ഥന ചർച്ചകളിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

<u>ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം:</u> സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പല വകുപ്പുകളുടെയും ധനാഭ്യർത്ഥനയിൽ ഇടപെടാൻ എനിക്ക് അനുവദിച്ചിരിക്കുന്ന 8 മിനിട്ട് തീരെ അപര്യാപ്തമാണ്. ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളോട് പ്രതികരിക്കുമ്പോൾ പ്രത്യേകിച്ചും ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ ധനാഭ്യർത്ഥനയിൽ ഊന്നിക്കൊണ്ട് സംസാരിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. നമുക്കെല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന ഒരു ഷെയ്ക്സ്പിയർ കഥാപാത്രമുണ്ട്, To be or not to be എന്നുപറഞ്ഞ ഒരു കഥാപാത്രം. ശരിക്കുപറഞ്ഞാൽ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ മാനസികാവസ്ഥ ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം അതാണ്. അദ്ദേഹം ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ തൊഴിൽ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമായിരുന്നു. ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ ചുമതല ഏറ്റപ്പോഴും അതിനുമുൻപും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നല്ലവണ്ണം പോകണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുന്ന ആളാണ്. തന്നാലാകും വിധം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പുഷ്ടിപ്പെടുത്തണമെന്ന്, ശക്തമാക്കണമെന്ന് അദ്ദേഹം ആഗ്രഹിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനോടെല്ലാം എനിക്ക് അങ്ങേയറ്റത്തെ ആദരവാണ്. പക്ഷേ അതെല്ലാം ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ആ മന്ത്രി ഉൾപ്പെടുന്നത് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെല്ലാം തെറ്റാണെന്ന് ചിന്തിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റിനകത്താണ്. ആ ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് പൊതുമേഖലയെ എങ്ങനെയെങ്കിലുമൊക്കെ ദുർബലപ്പെടുത്തി എല്ലാ രംഗത്തേക്കും സ്വകാര്യ മേഖലയെ നിർബാധം വിളിച്ചുവരുത്തി അവർക്ക് എല്ലാ അവസരങ്ങളും കൊടുക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. ചുവന്ന പരവതാനിയും വിരിച്ച് സ്വകാര്യമേഖലയെ വരവേൽക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റിലെ മന്ത്രിയാണ് അദ്ദേഹം. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു മന്ത്രി, എപ്പോഴും കല്ലെറിയേണ്ടത് പൊതുമേഖലയെ തന്നെയാണെന്ന് വാദിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റിലെ മന്ത്രി, ആ മന്ത്രിക്ക് പൊതുമേഖലയെ രക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ആഗ്രഹം മനസ്സിലുള്ളപ്പോഴും നടപ്പിലാക്കാൻ പെടുന്ന ഒരു പാടിന്റെ മുൻപിലാണ് to be or not to be എന്ന അവസ്ഥയിൽ അദ്ദേഹം നിൽക്കുന്നുവെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. എത്രമാത്രം അദ്ദേഹത്തിന് പുറത്തേക്ക് വരാനാകുമെന്ന് എനിക്ക് അറിയാൻ പാടില്ല. പക്ഷേ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പൊതുരാഷ്ട്രീയ കാലാവസ്ഥയുടെ ആനുകൂല്യം അദ്ദേഹം മറക്കാതിരിക്കണ്ട. ഇൻഡ്യയിലെ ഗവൺമെന്റിന്റെ നിലപാട് അങ്ങേയറ്റം പൊതുമേഖലാവിരുദ്ധമായിരുന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് ഇന്ന് ചെറിയൊരു മാറ്റം കാണുന്നുണ്ട്. ഇത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കോമൺ മിനിമം പ്രോഗ്രാമാണ്. ആ കോമൺ മിനിമം പ്രോഗ്രാം മുഴുവൻ തൃപ്തികരമാണെന്നല്ല. പക്ഷേ ഒരുപാട് കാരണങ്ങളാൽ ഈ കോമൺ മിനിമം പ്രോഗ്രമിനകത്ത് പൊതുമേഖലയ്ക്ക് അകത്തുളള ചില പ്രഖ്യാപനങ്ങളുടെ ലാഞ്ചനയെങ്കിലും കാണാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. ഞാൻ ചെറിയ ഒരു വാചകം മാത്രം വായിക്കട്ടെ, The U P A Government is committed to a strong and effective public sector whose social objectives are met by its commercial functioning. ഇത് യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിന്റെ നയമാണ്. ഈ നയം നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുളള സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെപ്പറ്റി കുറച്ചുകൂടി അനുകൂലമായ നിലപാട് കൈക്കൊളളാൻ സാധിക്കുമെന്ന് ഞാൻ ചിന്തിക്കുകയാണ്. അതിനാൽ ഈ പൊതുമേഖലയെ സഹായിക്കാൻ സാധിക്കണമെന്ന അപേക്ഷയാണ് എനിക്ക് ആദ്യമായിട്ട് പറയാനുളളത്. അരമനസ്സിലുളള നിലപാട് അങ്ങ് ദയവായി മാറ്റിയേ മതിയാകൂ. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് നൽകാൻ ഗവൺമെന്റിനോട് അങ്ങ് ആവശ്യപ്പെട്ട സംഖ്യ അങ്ങ് ഇവിടെ ഊറ്റം കൊണ്ട് പറഞ്ഞു, 20 കോടി രൂപ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന്. 200 കോടി രൂപ കിട്ടിയാൽ പോലും എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ അത് അധികമാകാൻ പോകുന്നില്ല. പക്ഷേ ആ 20 കോടി രൂപയിൽ 5 കോടി രൂപ ഇപ്പോൾ കിട്ടാൻ ബാക്കിയുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ട് അത് കിട്ടാൻ ബാക്കിയാകുന്നു? എപ്പോഴും ഏറ്റവും വലിയ നിയന്ത്രണവും മുറുക്കവുമെല്ലാം വരുന്നത് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെപ്പോലെയുളള സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുളള സഹായത്തിന്റെ പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ മാത്രമാണല്ലോ? എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇത് ഇങ്ങനെയാകുന്നത്? കണ്ണുകാണാത്ത മുത്തശ്ശി അപ്പം ചുടുമ്പോൾ എപ്പോഴും ചെറുതായി പോകുന്നു. ഒരിക്കൽ പോലും വലുതാകുന്നില്ല. സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് ദാനം കൊടുക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് പലപ്പോഴും ഉദാരമാകാറുണ്ട്. പക്ഷേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഡീസൽ നിരക്കിന്റെ കാര്യം വരുമ്പോൾ കെ.എസ്.ഇ.ബി.-ക്ക് കൊടുക്കുന്ന ഇളവ്പോലും തരാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ മേൽ പാപഭാരം അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന നയത്തിൽ നിന്ന് മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ എന്തുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് മടിക്കുന്നു എന്ന് അങ്ങ് വ്യക്തമാക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഒരുപാട് സാമൂഹ്യസുരക്ഷാ കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. അതെല്ലാം ഗവൺമെന്റ് ഏൽപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഏൽപ്പിക്കുന്ന ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം ചെയ്യാൻ വേണ്ടി പണം ചെലവഴിക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അനുകൂലമായിട്ടുളള ഒരു സഹായത്തിന്റെ കാര്യം വരുമ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് കാണിക്കുന്ന ഈ പിടിവാശി മനസ്സിലാക്കാൻ പ്രയാസമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് പൂർണ്ണമായും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഗ്രാന്റ് തന്നേ മതിയാകൂ എന്ന നിലപാടെടുക്കാൻ തയ്യാറാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം പെൻഷൻ ബാദ്ധ്യത വലിയൊരു ബാദ്ധ്യതയാണെന്ന് അങ്ങ് തന്നെ പറഞ്ഞു. പത്തും മുപ്പതും കൊല്ലം കോർപ്പറേഷനെ സേവിച്ച് കഴിഞ്ഞ് പെൻഷൻ പറ്റി പോകുന്ന പാവങ്ങൾക്ക് അവകാശപ്പെട്ട പെൻഷൻ കിട്ടാൻ മൂന്നും നാലും കൊല്ലം

2/1167/2012—15a

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാത്തിരിക്കേണ്ട അവസ്ഥയാണ്. ആ അവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം വരണം. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഈ ബാദ്ധ്യത ഏറ്റെടുത്തേ മതിയാകൂ. ഇതൊന്നും എവിടെയും നടക്കാത്ത കാര്യമല്ല. ഇൻഡ്യയുടെ പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും ബന്ധപ്പെട്ട ആർ.ടി.സി-കളെ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റുകൾ ഒന്നാംതരമായി സഹായിക്കുന്നുണ്ട്. എന്റെ കയ്യിൽ അതിന്റെ കണക്കെല്ലാമുണ്ട്. ഞാനത് വായിക്കുന്നില്ല. 100 കണക്കിന് കോടി രൂപ എല്ലാ വർഷവും സ്റ്റേറ്റ് ആർ.ടി.സി.-കൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന അനവധി സ്റ്റേറ്റുകളുടെ മാതൃക സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് നമ്മുടെ ഗവൺമെന്റ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് നൽകാനുള്ള സഹായം ചെയ്തേ മതിയാകൂ എന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ലോകത്തിന്റെ അനുഭവം നമ്മുടെ മുൻപാകെയുണ്ട്. സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് അനുകൂലമായ നയം നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ബ്രിട്ടനിലെ ഗവൺമെന്റ് അവിടുത്തെ പൊതുമേഖലാ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് വാശിയോടെ ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുത്തു. താച്ചറിസത്തിന്റെ സ്വാധീനമുണ്ടായിരുന്ന ആ നയം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് റെയിൽവേ, റോഡ്, പൊതുമേഖല എന്നിവയ്ക്കെതിരായി ബ്രിട്ടീഷ് ഗവൺമെന്റ് കൈക്കൊണ്ട നയത്തിന്റെ ഫലം എന്താണെന്ന് ഒരുപാട് പഠനങ്ങളുണ്ടായി. ഞാൻ അതിന്റെ ചുരുക്കം മാത്രം പറയുന്നു, ശമ്പള ചെലവുകൾ മൂന്നിലൊന്നായി ചുരുങ്ങി, പ്രവർത്തന ചെലവ് 47% കുറഞ്ഞു, വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം 27% വർദ്ധിച്ചു, യാത്രാനിരക്ക് 40% വർദ്ധിച്ചു. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടിയപ്പോൾ ഉപഭോക്താക്കളുടെ എണ്ണം 40 ശതമാനം കുറഞ്ഞു. അവധി ദിവസങ്ങളിലെ വാഹന ലഭ്യത കുറഞ്ഞു. ഗ്രാമങ്ങളിലെ വാഹന ലഭ്യത കുറഞ്ഞു. വൻകിട ഗതാഗത കമ്പനികൾ ചെറിയ കമ്പനികളെ വിഴുങ്ങി. നടപ്പുതുകയുടെ ലാഭം വർദ്ധിച്ചു. ഇതാണ് ബ്രിട്ടനിൽ നടന്നത്. അമേരിക്കയിലെ ഗവൺമെന്റ് പറയുകയാണ്, പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ആശ്രയിക്കൂ, എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് വച്ചാൽ ഇന്ധനലാഭത്തിനെ ലക്ഷ്യമാക്കി അതുപോലെതന്നെ റോഡുകളിലെ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കാൻ വേണ്ടി. ഈ രണ്ട് കാര്യങ്ങളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് അമേരിക്കയിലെ ഗവൺമെന്റ് സ്വന്തം നാട്ടുകാരോട് പറയുന്നു, നിങ്ങൾ പൊതുമേഖലാ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ആശ്രയിക്കൂ. അങ്ങനെയെല്ലാമുള്ള ആഗോള അനുഭവങ്ങളും ഇൻഡ്യയ്ക്ക് അകത്തും പുറത്തുമുള്ള അനുഭവങ്ങളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യോട് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് കൈക്കൊള്ളുന്ന നയത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തി അനുകൂലമായ നിലപാട് കൈക്കൊള്ളാൻ വേണ്ടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് എത്ര കണ്ട് സാധിക്കുമെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. പക്ഷേ ഫലപ്രദമായ ഇടപെടൽ കൊണ്ട് ആ വഴിക്ക് നീക്കം വേണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ഏറ്റവും മുഖ്യമായ പ്രശ്നം, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണമാണ്. ഈ ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണം നമ്മൾ പൂർണ്ണമായിട്ടും പുറംമേഖലയ്ക്ക് ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുത്തത് ശരിയായില്ല എന്ന് ഞാൻ ആവർത്തിച്ചുപറയുന്നു. നമ്മുടെ മലയാളികളുടെ സ്കില്ലൊന്നും ഒട്ടും മോശമല്ല. എല്ലാവരാലും അത് പ്രകീർത്തിക്കപ്പെട്ടതാണ്. ദശാബ്ദങ്ങളായി വർക്കുഷോപ്പുകളിൽ ഒന്നാംതരം ബസ്ബോഡി നിർമ്മിച്ച ആളുകളുള്ളപ്പോൾ നാം നമ്മുടെ ബസിന്റെ ബോഡികൾക്കുവേണ്ടി ഇന്നിപ്പോൾ ആശ്രയിക്കുന്നത് മറ്റാരെയോ ആണല്ലോ? ഞാൻ ആ കഥകളിലേക്കൊന്നും പോകുന്നില്ല. ആ ബസുകളെല്ലാം കാണാൻ കൊള്ളാം. പക്ഷേ പ്രായോഗികമായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അത്തരം ബസുകളുടെ ഫലപ്രാപ്തിയെപ്പറ്റിയുള്ള വിമർശനങ്ങളെ ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി കാണണം. ഈ പുതിയ ബസുകളിൽ പലതിനകത്തും വേണ്ടത്ര കാറ്റും വെളിച്ചവും കടക്കുന്നില്ല. താഴെയുള്ള അതിന്റെ ബോഡിയുടെ പ്രത്യേകതമൂലം കാറ്റുമായിട്ടുള്ള ബന്ധം കുറവാണ്. പലപ്പോഴും പുത്തൻ ബസുകളുടെ ടയറുകൾ ഡാമേജാവുകയാണ്. അതിഭീകരമായ പ്രശ്നമാണ്. ഇതെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് ദയവായി കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികളുടെ സ്ക്കില്ലിനെ, അനുഭവത്തെ, കഴിവിനെ എല്ലാം മാനിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണം ഇവിടെ തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ വേണ്ടിയുള്ള നീക്കമുണ്ടാകണമെന്ന് നമുക്ക് ഉറപ്പുവരുത്താൻ എന്തൊക്കെ ചെയ്യാനാകുമോ അതൊക്കെ ചെയ്യണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. 25 ലക്ഷം രൂപയുടെ വോൾവോ ബസുകൾ വാങ്ങുന്നു. അത് നമുക്കുണ്ടാക്കുന്ന നേട്ടം തീർച്ചയായിട്ടും പഠനവിഷയമാക്കണം. നമ്മുടെ സ്ഥാപനത്തിന്റെ പുരോഗതിക്കും ഭാവിക്കും ഗുണകരമാണെങ്കിൽ മാത്രമെ ഈ വോൾവോ പ്രേമത്തിന്റെ വഴിയേ പോകാവൂ. തൊഴിലാളികളുടെ കാര്യം പറയുമ്പോൾ അങ്ങേയ്ക്കറിയാം തൊഴിലാളികൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ഒന്നാന്തരമായി പണിയെടുക്കുന്നുണ്ട്. ആ സ്ഥാപനം അവരുടെ ഉപ്പും ചോറുമാണെന്നു അവർക്കറിയാം. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അവർ മുമ്പത്തേക്കാളും കൂടുതലായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കുവേണ്ടി എല്ലുമുറിയെപ്പോലും പണിയെടുക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ അവരുടെ പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ, അവരുടെ ഡി.എ., അവരുടെ പ്രൊമോഷൻ ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം വരുമ്പോൾ ഒരു ആരോഗ്യകരമായ ബന്ധം അല്ലല്ലോ ഇപ്പോൾ അവിടെയുള്ളത്. അതിന് മാറ്റം ഉണ്ടാകണം. അങ്ങേയ്ക്കറിയാം, ഞാൻ അതിന്റെ ഒരുപാട് കഥകളിലേയ്ക്കു പോകുന്നില്ല. പക്ഷേ മനോഹരമായ കവിതയുണ്ട്. പൊൻകുന്നം ദാമോദരന്റെ കവിതയാണ്. ആ കവിതയിൽ പറയുന്നത് ഒരാൾ മാത്രം ഉറങ്ങിയില്ലയെന്നാണ്. വയനാട്ടിലേക്ക് ചുരം കയറി പോകുന്ന ഒരു ബസിന്റെ കാര്യമാണത്. നല്ല തണുപ്പത്ത് നല്ല ഇരുട്ടിൽ ആ ബസിലെ മുഴുവൻ പേരും ഉറങ്ങുമ്പോൾ അവരുടെയെല്ലാം പ്രാണൻ കയ്യിൽ പിടിച്ചുകൊണ്ട് ഉറങ്ങാതെ ഒരാൾ ബസ് ഓടിച്ചുപോകുന്ന ദൃശ്യമാണ് ആ കവിതയ്ക്കകത്തുള്ളത്. ആ കവിത മുഴുവൻ ശരിയാണ്. തൊഴിലാളികൾ ഉറങ്ങാതെ നമുക്കുവേണ്ടി നാടിനുവേണ്ടി യാത്രക്കാർക്കുവേണ്ടി പണിയെടുക്കുന്നു. പക്ഷേ പി. എസ്. സി. പട്ടികയിൽ പേര് വന്നാൽ 'എം' പാനൽ പോലെയുള്ള ആ ജോലിക്കാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന ശമ്പളം ഈ ലോകത്തെ മുഴുവൻ പേരും അറിയണം. 110 രൂപ ശമ്പളം കൊടുത്ത് ജോലി ചെയ്യിക്കുന്ന, ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ കൊള്ളയ്ക്ക് അന്ത്യം വരുത്തിയേ മതിയാവൂ. ഇതിനെ വിളിക്കാൻ എനിക്ക് വേറെ പേരറിയില്ല. ഈ കേരളത്തിൽ 110 രൂപ വേതനത്തിന് ആൾക്കാർ പണിയെടുക്കുന്നു. ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിൽ അവർ പി.എസ്. സി.-യുടെ ലിസ്റ്റിൽ സ്ഥാനം ഉള്ളവരാണ്. അവരിൽ പലരും മരിച്ചവരുടെ ആശ്രിതന്മാരായി ജോലിക്ക് വന്നവരാണ്. 110 രൂപ കൊടുത്ത് അവരെ പിഴിയുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഈ പകൽ കൊള്ളയ്ക്ക് അന്ത്യം വരുത്തുന്ന പ്രഖ്യാപനം എത്രയും വേഗം വേണമെന്നു ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. നമ്മൾ ഇപ്പോൾ പുതുതായിട്ട് 7 റോയൽ ഡീലക്സ് ജീപ്പുകൾ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ വില ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം 4,50,000 രൂപയാണ്. അത്രയും അധികം വിലവരുന്ന ഈ ജീപ്പുകൾ അടിയന്തിരമായി വാങ്ങാനുള്ള പ്രചോദനമോ പ്രേരണയോ എന്താണെന്നു എനിക്ക് മനസിലാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതിന്റെ ഫലമായിട്ട് ഏത് പ്രവർത്തനമാണ് മെച്ചപ്പെടാൻ പോകുന്നത്? കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ബസുകളുടെ ഇൻഷ്വറൻസിന്റെ കാര്യം, പാസഞ്ചർ കോഡിന്റെ കാര്യം എത്രയോ കാലമായി പറയുന്നതാണ്. ഗവൺമെന്റും പറയുന്നു നല്ല കാര്യമാണെന്ന്. നടപ്പിലാക്കാൻ എന്തേ കഴിയാതെ പോകുന്നു? നടപ്പിലാക്കാൻ എപ്പോൾ കഴിയുമെന്നു വ്യക്തമാക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെപ്പറ്റി ഒരു കാര്യം കൂടി ഞാൻ പറയട്ടെ, നമ്മുടെ ഇന്ധനക്ഷമതയുടെ കാര്യമാണ്. ഇന്ധനക്ഷമതയിൽ നമുക്ക് വിജയകരമായി മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞാൽ നഷ്ടത്തിന്റെ തോത് ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാൻ കഴിയുമെന്നു എല്ലാ പഠനങ്ങളും പറയുന്നുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാഗമായ ഒരാൾ എന്ന നിലയ്ക്ക് ഞാൻ പറയട്ടെ അത്തരം ഒരു സൃഷ്ടിപരമായ നിർദ്ദേശം ഉണ്ടായി വന്നാൽ ഞങ്ങൾ തൊഴിലാളികൾ പൂർണ്ണമായിട്ട് സഹകരിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. ബസുകളുടെ ഉപയോഗക്ഷമതയുടെ കാര്യം എടുക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ ശതമാനം 78 ആണ്. ബാക്കി ബസ്സുകളെല്ലാം കട്ടപ്പുറത്താണ്. ആന്ധ്രയിൽ 90 ശതമാനം. കർണ്ണാടകയിൽ 93 ശതമാനം. ആന്ധ്ര, കർണ്ണാടക എന്നിവിടങ്ങളിലുള്ളതിനേക്കാൾ ബസ്സുകളുടെ ഉപയോഗക്ഷമത കുറവായിരിക്കുമ്പോഴും നമ്മുടെ ഒരു ബസ്സിന്റെ ഏഴ് ഇ.പി. കി.മി. എടുത്തു നോക്കിയാൽ ഈ കേരളത്തിന്റെ മെച്ചം അങ്ങ് ദയവായി എല്ലാവരും കേൾക്കേ പറയണം. കേരളത്തിലെ ബസുകളുടെ ഏഴ് ഇ.പി., കി.മി. 15.65 പൈസയാണ്. അത് ആന്ധ്രയിൽ 11.66 പൈസയാണ്. കർണ്ണാടകയിൽ 11.86 പൈസയാണ്. അതിനർത്ഥം ഓടുന്ന ബസുകളുടെ എണ്ണം കുറവായിരിക്കുമ്പോഴും പല ബസുകളും തകരാറായി വരുമ്പോഴും ഇന്ധന ക്ഷമത കുറഞ്ഞു വരുമ്പോഴും റോഡ് മോശമായിരിക്കുമ്പോഴും ആരെല്ലാമോ നല്ല പണിയെടുത്ത്, വേലയെടുത്ത് ചോര വിയർപ്പാക്കുന്നുവെന്നാണ്. അത് മറ്റാരുമല്ല. തൊഴിലാളികളാണ്. ആ തൊഴിലാളിക്ക് ലഭിക്കേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുമെന്നു ഉറപ്പാക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുമെന്നു ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കട്ടെ. റോഡുകളുടെ സുരക്ഷിതത്വം റോഡ് സേഫ്ടിയെപ്പറ്റിയുള്ള കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടുകൾ, ആ റിപ്പോർട്ടുകളെല്ലാം റിപ്പോർട്ടായി നിൽക്കുകയാണ്. ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്ത് റോഡിൽ അനവധി പേർ മരിക്കുമ്പോൾ ഉടനെ വരുന്നു കമ്മീഷൻ. ഇവിടെ ഹരിദാസ് കമ്മീഷൻ വന്നു. അൽഫോൺസ് കമ്മീഷൻ വന്നു. ജോസഫ് കമ്മീഷൻ വന്നു. അവരെല്ലാം ശുപാർശകളും തന്നു. ആ ശുപാർശകളെല്ലാം ഏട്ടിലെ പശുവാണ്. റോഡിൽ ജനങ്ങൾ മരിക്കുകയാണ്. ബസിൽ കയറിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഭാര്യയെ വീട്ടിൽപോയി കാണാമെന്നു ഒരാൾക്കും ഉറപ്പില്ല. ഇത്രയും വിലയറ്റ ഒന്നായി മനുഷ്യജീവികളെ കാണുന്ന ഈ അവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം ഉണ്ടായേ മതിയാവൂ. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സുരക്ഷയെപ്പറ്റിയുള്ള സർക്കാരിന്റെ അലംഭാവമായ നീക്കത്തിന് മാറ്റം ഉണ്ടായി സുരക്ഷിതമായ യാത്രയാക്കി മാറ്റാൻ വേണ്ടിയുള്ള നിലപാടുകൾ കൈക്കൊള്ളണമെന്നു അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുന്നു. ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ പാനൽ ഓഫ് ചെയർമാൻ ശ്രീ. പി. കെ. കെ. ബാവ]

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയും സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ഈ രണ്ട് മന്ത്രിമാരും ഭാഗ്യവാന്മാരാണ്.

1.30 p.m.] പതിവിന് വിപരീതമായി ഇവിടെ ക്രിയാത്മകമായ ചില നിർദ്ദേശങ്ങളല്ലാതെ ഈ രണ്ട് വകുപ്പുകളെക്കുറിച്ചും ഞാൻ ഈ സഭയിൽ വന്നതിനുശേഷം ഉണ്ടായ വിമർശനങ്ങളുടെ പത്തിലൊന്നുപോലും ഈ തവണ യുണ്ടായില്ല. എല്ലാ മന്ത്രിമാരേയും ചിത്രവധം ചെയ്യാറുള്ള ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് പോലും നിവൃത്തിയില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു എന്നു പറയുകയും അവസാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെക്കുറിച്ചും അതുപോലെ സഹകരണ വകുപ്പിനെക്കുറിച്ചും ഒന്നും പറയാതെ ശ്രീ. അനിൽകുമാറിലെത്തി അവസാനിപ്പിക്കുകയുമാണ് ചെയ്തത്. 1950-ലെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആക്ട് പ്രകാരം 1-4-1965-ന് ആരംഭിച്ച കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ 32 ലക്ഷത്തോളം പേർ യാത്രചെയ്യുന്ന രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങളിലൊന്നാണ്. ജനസമൂഹത്തിന്റെ നിത്യജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിലനിൽക്കുന്ന കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ രാജ്യത്തിന്റെ അഭിമാനമാണ്. അത് നിലനിൽക്കുകതന്നെ വേണം. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നാലായിരത്തിലധികം ബസുകൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ടെങ്കിൽ പോലും കേരള സംസ്ഥാനത്തെ ബസുകളിൽ 15 ശതമാനം മാത്രമാണ് പൊതുമേഖലയിൽ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. 29,249 ഓളം സ്വകാര്യ ബസുകളുള്ള കേരളത്തിൽ ഈ 15 ശതമാനത്തോളം ബസുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് പലപ്പോഴും കല്ലേറും പൂച്ചെണ്ടും ഒരുപോലെ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കല്ലേറിന്റെ കാര്യം പറയാതിരിക്കുകയാണ് ഭേദം. കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷത്തിനിടയ്ക്ക് കെ.എസ്.ആർ. ടി.സി.-യിലെ നാലായിരത്തിലധികം ബസുകളിൽ 622 എണ്ണമാണ് കല്ലെറിഞ്ഞു തകർത്തത് എന്നു വരുമ്പോൾ പൊതുമേഖലയെ കല്ലെറിയരുത് എന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ഈ കല്ലേറ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അർഹിക്കുന്നതാണെന്ന് ഞാൻ അടക്കം ഈ സഭയിലുള്ള എല്ലാവരും ചിന്തിക്കണമെന്നു പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ വർഷങ്ങളായി കോടികളുടെ നഷ്ടമാണ്. ഈ നഷ്ടം നികത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോ ഡയറക്ടർ ബോർഡോ മാത്രം വിചാരിച്ചതുകൊണ്ട് സാധിക്കുമോ? ട്രേഡ് യൂണിയന് അതിൽ ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ട്. രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന് മൊത്തമായി ഉത്തരവാദിത്വമുണ്ട്. ഹർത്താലിൽ ബസ് തകർക്കുന്നതുതൊട്ട് ജീവനക്കാരുടെ കെടുകാര്യസ്ഥതതൊട്ട് താഴെത്തലംവരെ കഴിഞ്ഞ കാലഘട്ടങ്ങളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രവർത്തനമാരംഭിച്ചതു മുതൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള അഴിമതികൾ ഈ തകർച്ചയ്ക്ക് ആക്കം കൂട്ടിയിട്ടുണ്ടെന്നു ഞാൻ കരുതുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു പബ്ളിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ്. ഇത് ലാഭനഷ്ടങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രം കണക്കാക്കുന്നത് ശരിയല്ല. ആധുനിക ആഡിറ്റിംഗ് സമ്പ്രദായമനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലാണെങ്കിലും കേരളത്തിലെ പ്രധാന നഗരങ്ങളിലും കണ്ണായ സ്ഥലങ്ങളിലുമുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സ്ഥലവും ബസ് സ്റ്റേഷനുകളും ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് മുടക്കിയതിനേക്കാൾ എത്രയോ ആയിരം അന്നത്തെ മാർക്കറ്റ് വിലയേക്കാൾ വിലപിടിപ്പുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ അർത്ഥത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. രാജ്യത്തിന് ബാദ്ധ്യത വരുത്തി എന്നൊന്നും നമുക്ക് പറയാൻ സാധിക്കുകയില്ല. 47.14 കോടി രൂപയുടെ സൗജന്യമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓരോ വർഷവും ചെയ്യുന്നത്. അതിൽ 14.42 കോടി വികലാംഗർക്കുള്ള യാത്രാ സൗജന്യമാണ്. 2.8 കോടി രൂപ അന്ധർക്കുള്ള സൗജന്യമാണ്. 28.75 കോടി രൂപ ഈ രാജ്യത്തെ വിദ്യാർത്ഥികൾക്കുള്ള കൺസഷനാണ്. കെ.എസ്.ആർ. ടി.സി. ഈ രംഗത്ത് നടത്തുന്ന സേവനം നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് സാമൂഹ്യപരമായ ബാദ്ധ്യതയാണ് നിർവ്വഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ സർക്കാർ ആറു മാസത്തിനുള്ളിൽ മുന്നൂറ് ഷെഡ്യൂളുകൾ ആരംഭിക്കുകയുണ്ടായി. പതിനേഴ് ബസ് ഡിപ്പോകൾ പുനരാരംഭിച്ചു. ഏഴ് പുതിയ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. പി.എസ്.സി. അഡ്വൈസ് ചെയ്ത എമ്പാനലിൽ ഉള്ള കണ്ടക്ടർമാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തി. അവരുടെ വേതനം നാമമാത്രമാണെന്നു പറയുമ്പോൾത്തന്നെ ഒരുപാട് കാലമായി എമ്പാനൽ ആയി ജോലി ചെയ്യുന്ന അവരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്താനുള്ള സന്മനസ് ഈ ഗവൺമെന്റ് കാണിച്ചു എന്നത് വാഴ്ത്തപ്പെടണം. പി.എസ്.സി. ലിസ്റ്റിൽനിന്ന് 3349 പേർക്ക് നിയമനം നല്കി. അനന്തപുരി കേരളത്തിന്റെ തലസ്ഥാനമാണ്. അനന്തപുരി എന്നുള്ള പേരിൽ ഇരുന്നൂറോളം ബസ്സുകൾ പുതിയ നിറത്തിൽ ഇറക്കി. ഈ തലസ്ഥാന നഗരിയിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുവാൻ വേണ്ടിയുള്ള പരിശ്രമങ്ങൾ നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കർണ്ണാടകട്രാൻസ്പോർട്ട് നഷ്ടത്തിലായിരുന്നു. Prince Michael of Kent അന്താരാഷ്ട്ര സുരക്ഷിതത്വ അവാർഡ് നേടത്തക്കവിധം കർണ്ണാടക ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രൊഫഷണൽ മാനേജ്മെന്റ് വൈദഗ്ദ്ധ്യത്തോടുകൂടി പ്രവർത്തിച്ചതിന്റെ ഫലമായി നഷ്ടം നികത്താൻ അവർക്ക് കുറഞ്ഞ കൊല്ലങ്ങൾകൊണ്ട് സാധിച്ചു എന്നുള്ളത് വാസ്തവം. ആന്ധ്രാ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് ഒരുപാട് ക്രിയാത്മകമായ പരിപാടികളിലൂടെ അവരുടെ നഷ്ടം കുറയ്ക്കുവാൻ സാധിച്ചു. കേരളത്തിലെ റോഡുകളും, സമതലങ്ങളും, കുന്നിൻ പ്രദേശങ്ങളും പോലുള്ള ഒരു സ്ഥലമല്ല ആന്ധ്രാപ്രദേശ് സംസ്ഥാനം. ആന്ധ്രയിൽ ഒരു ലിറ്റർ ഡീസലിന് അഞ്ചു കിലോമീറ്റർ ബസ് ഓടുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ അത് 3.9 കി.മീ. മാത്രമാണ്. അതുകൊണ്ട് മെച്ചപ്പെട്ട ഡ്രൈവിംഗിനെക്കുറിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ചിന്തിക്കണം. ഡ്രൈവിംഗ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് എടപ്പാളിൽ ആരംഭിക്കുന്നു എന്നുള്ളത് ശ്ലാഘനീയമായ കാര്യമാണ്. Petroleum Conservation Research Association നടത്തിയ പഠനത്തിൽ മെച്ചപ്പെട്ട ഡ്രൈവിംഗ് നടത്തിയാൽ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ശതമാനം വരെ ഇന്ധനം ലാഭിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. ഡ്രൈവർ, ബസ്റൂട്ട് എന്നിവ ആധാരമാക്കി ഇന്ധനക്ഷമതാ കാർഡുകൾ നടപ്പിലാക്കണം. മെക്കാനിക്കുകൾക്കുള്ള മിനിമം യോഗ്യത ഡിപ്ലോമയും എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് ബിരുദവും നിർബന്ധമാക്കണം. കട്ടപ്പുറത്തുള്ള എല്ലാ വണ്ടികളും സമയബന്ധിതമായി ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കണം. ഗ്യാരേജുകളിൽ നടക്കുന്ന വെട്ടിപ്പുകൾ തടയണം. പല ഗോഡൗണുകളും ആക്രി കച്ചവടക്കാരന്റെ ഗോഡൗൺ പോലെയാണ് കണ്ടാൽ തോന്നുക. ശാസ്ത്രീയമായി നമ്മുടെ ഗ്യാരേജുകൾ പുന:സംവിധാനം ചെയ്യണം. പലപ്പോഴും എന്റെ അറിവു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശരിയാണെങ്കിൽ നാമമാത്രമായ തുക മാത്രമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നല്കുന്നത്. ഈ രാജ്യത്ത് യാത്രക്കാർ സഞ്ചരിക്കുന്ന പല കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളും അഴുക്കും പൊടിയും നിറഞ്ഞതും വർഷക്കാലമായാൽ ചോർന്നൊലിക്കുന്നതു മാണ്. അവ വൃത്തിയായി പരിപാലനം ചെയ്യണം. എം.എ.സി.ടി. കേസുകളിൽ ഒരുപാട് പാവപ്പെട്ടവർക്ക് പണം ലഭിക്കുവാനുണ്ട്. തുടർച്ചയായി അദാലത്തുകൾ നടത്തി ഇവ പരിഹരിക്കണം. കർണ്ണാടകയിൽ ബസ് പുറപ്പെടാൻ വൈകിയാൽ നഷ്ടപരിഹാരം നിൽക്കുന്ന പതിവുണ്ട്. അതുപോലെ എസ്.ടി.ഡി. ബൂത്തു വഴി റിസർവേഷൻ സൗകര്യമുണ്ട്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആലോചിക്കണം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതുമുതൽ അതിന്റെ മന്ത്രി ആയിരുന്ന ശ്രീ. ഗണേഷ്കുമാർ ഒരുപാട് സേവനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട് എന്ന് ഞാൻ ഇവിടെ പറയുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. സിനിമയിലെ വില്ലൻ കഥാപാത്രങ്ങളെ അഭിനയിച്ച് ഫലിപ്പിച്ച അദ്ദേഹം ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രിയായപ്പോൾ നായകവേഷം എടുത്തുകൊണ്ട് ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ രക്ഷിക്കുവാൻ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തു. അതിനുശേഷം ശ്രീ. ശക്തൻ നാടാർ കഴിവിന്റെ പരമാവധി ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ രക്ഷപ്പെടുത്താനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. ദുർഗ്ഗുണമുള്ളവളെ സുശീല എന്നും അതുപോലെ കോങ്കണ്ണ് ഉള്ളവളെ പങ്കജാക്ഷി എന്നും വിളിക്കുന്ന ഈ ലോകത്തിൽ ശക്തിയുണ്ടോ എന്നു തെളിയിക്കുന്ന ശക്തൻ നാടാർ ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെ രക്ഷപ്പെടുത്താനുള്ള ശക്തമായ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജില്ലകളിലും അദ്ദേഹം വന്ന് എം.എൽ.എ. മാരുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി. അവിടെ ഭരണകക്ഷി എന്നോ പ്രതിപക്ഷമെന്നോ വ്യത്യാസം അദ്ദേഹം കാണിച്ചില്ല. ഉള്ളതുകൊണ്ട് ഓണംപോലെ എന്നു പറയുന്നതുപോലെ എല്ലാവർക്കും അദ്ദേഹം ബസ്സുകൾ നല്കി. പട്ടാളവും പോലീസും മാറി മാറി ഭരിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ഇപ്പോൾ എം.ഡി., പോലീസ് ഐ.ജി. ആണെങ്കിലും ആ പോലീസിന്റെ സ്വഭാവമില്ലാതെ മന്ത്രിയുടെ പിന്നിൽ അണിനിരന്ന് ഈ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ കാര്യക്ഷമമാക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞു. പലപ്പോഴും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ വിമർശിക്കുന്ന, ഞാൻ ഇതു പറയുന്നില്ലെങ്കിൽ അത് ശരിയല്ലെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു. ഫലപ്രദവും കാര്യക്ഷമവുമായ ഗതാഗത സംവിധാനം ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയിൽ പ്രധാന ഘടകമാണ്. കേരളത്തിന് റവന്യൂ വരുമാനം നേടിത്തരുന്നതിൽ മൂന്നാം സ്ഥാനത്ത് നില്ക്കുന്നത് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റാണ്. കേരളത്തിൽ മുപ്പതു ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. ഈ വർഷം 650 കോടി രൂപ ഗവൺമെന്റ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സിൽനിന്നും, അതുപോലെ ബന്ധപ്പെട്ട ആട്ടോറിക്ഷാക്കാർക്കും മോട്ടോർ സൈക്കിൾക്കാർക്കും പിഴയിട്ടുകൊണ്ടും സമ്പാദിക്കുവാൻ, ശേഖരിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുവെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ആധുനീക വത്കരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി എറണാകുളവും തിരുവനന്തപുരവും കണ്ണൂരുമൊക്കെ ആർ.ടി. ഓഫീസുകളിൽ കമ്പ്യൂട്ടറൈസേഷൻ നടപ്പാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. നമ്മുടെ രാജ്യത്തിലെ ജോയിന്റ് ആർ.ടി. ഓഫീസുകൾ അടക്കമുള്ള മുഴുവൻ മോട്ടോർ വാഹന ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഓഫീസുകളിലും യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കമ്പ്യൂട്ടർവത്കരണം നടത്തണം. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾക്കും ആട്ടോറിക്ഷകൾക്കും ഫൈൻ ഇടേണ്ട എന്നൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ fleet owner-മാരായ ബസ് മുതലാളിമാരുടെ ബസ്സുകളിൽ ഓവർലോഡ് കയറ്റി പോകുമ്പോൾ കാണാത്ത മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ രാജ്യത്തെ വി.ഐ.പി.കളുടെ മത്സര ഓട്ടവും ട്രാഫിക് ലംഘനങ്ങളും കാണാത്ത മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പാവപ്പെട്ട ആട്ടോറിക്ഷാക്കാരനെ പിടിച്ച് മൂവായിരവും നാലായിരവും രൂപ ഫൈൻ ഇടുന്നത്, അല്ലെങ്കിൽ മോട്ടോർ സൈക്കിൾകാരനെ പിടിച്ച് ഫൈൻ ഇടുന്നത് ക്രൂരതയാണ്. അതിന് ഫൈൻ ഇടേണ്ട എന്നൊന്നും ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഒരു എം.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയിൽ പലരും എന്റെയടുത്ത് പരാതിയുമായി വന്നിട്ടുണ്ട്. ആട്ടോറിക്ഷാക്കാരന് മൂവായിരവും നാലായിരവും രൂപ ഫൈനിടുന്നത് നീതിയല്ല എന്നു പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഒരു ബസ്സിന് ഒരു ദിവസം പത്തു മുതൽ പതിനഞ്ചു ലിറ്റർവരെ ഡീസൽ ലാഭിക്കുവാൻ കഴിയും. അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കു മാത്രമല്ല, ഡീസൽ ലാഭിക്കേണ്ടത് രാജ്യത്തിനാകെ ഏറ്റവും ആവശ്യമാണ്. കാലന്റെ വാഹനമായ ടിപ്പർ ലോറികൾ ലക്കും ലഗാനുമില്ലാതെ പോകുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുവാൻ സാധിക്കണം. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ആക്സിഡന്റുകളുടെ കാലമാണ്. പണ്ടൊക്കെ പറഞ്ഞിരുന്നത് മരിക്കുന്നതുവരെ ജീവിക്കാമെന്നായിരുന്നു. ഇന്ന് ഓരോരുത്തരും പറയുന്നത് ഒരു വാഹനം കയറുന്നതുവരെ മാത്രമേ ജീവിക്കൂ എന്നാണ്. അപകടങ്ങളിൽ മുപ്പത്തിരണ്ടു ശതമാനവും ആട്ടോറിക്ഷ കൊണ്ടാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്. പതിനെട്ടു ശതമാനം ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ കൊണ്ടാണ്. പതിനെട്ടു വയസ്സ് ആകുമ്പോഴത്തേയ്ക്കും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് വാങ്ങി യുവത്വത്തിന്റെ സാഹസികത കൈവിടാത്ത എത്രയോ കൗമാര പ്രായക്കാരാണ് അകാലത്തിൽ പൊലിഞ്ഞുപോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ ധാരാളം അനുവദിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നമ്മുടെ നിത്യ ജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഡ്രൈവിംഗ് പഠിപ്പിക്കുന്നതിന് മേഖലാ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ശാസ്ത്രീയമായ പരിശീലനം നല്കുന്ന വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ ആരംഭിക്കണമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അഞ്ചോ ആറോ തവണ ട്രാഫിക് ലംഘനങ്ങൾ നടത്തുന്ന ഡ്രൈവർമാരിൽനിന്ന് ഫൈൻ ഈടാക്കുന്നതിനേക്കാളേറെ അവർക്കൊരു ശിക്ഷ എന്നുള്ള നിലയിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ മാസം ഇത്തരത്തിലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളിലേയ്ക്ക് ട്രെയിനിംഗിന് അയയ്ക്കുവാൻ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ സംവിധാനം തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട കവലകളിൽ മാത്രം പോരാ. കേരളമെന്നു പറഞ്ഞാൽ അനുദിനം നഗരവത്കരിക്കപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ്. അതുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമാക്കണം. Crime Records Bureau-യുടെ കണക്ക് അനുസരിച്ച് ആന്ധ്ര, തമിഴ്നാട്, ഗുജറാത്ത്, മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാനങ്ങൾ കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവുമധികം റോഡ് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത് കേരളത്തിലാണ്. കേരളത്തിലെ ജനസംഖ്യ ഇന്ത്യയുടെ മൂന്നു ശതമാനം മാത്രമാണ്. ഇവിടെ അപകടങ്ങൾ പന്ത്രണ്ടു ശതമാനമാണ്. ആയിരം വാഹനത്തിന് പതിനഞ്ച് അപകടങ്ങൾ ഇവിടെ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ദേശീയ ശരാശരി 7.27 മാത്രമാണ്. ഈ സഭയിൽത്തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഒരു മന്ത്രി അപകടംപറ്റി ഇന്ന് ഹോസ്പിറ്റലിലാണ്. ദൈവത്തിന്റെ കൃപ കൊണ്ടാണ് ഒരു എം.എൽ.എ.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അപകടത്തിൽനിന്നും രക്ഷപ്പെട്ടത്. ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ വിയോഗംകൊണ്ട് അനാഥമാകുന്ന ബാല്യങ്ങളും വിധവകളും കുടുംബങ്ങളും ഒക്കെയുണ്ട്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് പകർച്ചവ്യാധി കൊണ്ടല്ല കൂടുതൽ ആളുകൾ മരിക്കുന്നത്. റോഡ് സുരക്ഷാ ബിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അടുത്ത സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കുമെന്നു പറഞ്ഞതിൽ എനിക്ക് വളരെയധികം സന്തോഷമുണ്ട്.

വ്യക്തിപരമായ ഒരു നന്ദി കൂടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് പ്രകടിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽ ഈ സഭയിൽ അപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന നാണുവേട്ടന്റെ കാലത്ത് ഒരു സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസ് തന്നിരുന്നു. ശ്രീ. കെ. ബി. ഗണേഷ് കുമാർ അതൊരു മിനി ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററാക്കി മാറ്റുമെന്ന് പറഞ്ഞ സാഹചര്യം നിലനിൽക്കവെയാണ് കേരളത്തിലെ അനേകം സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസുകൾ അടച്ചുപൂട്ടിയത്. അത് പുനരാരംഭിക്കണമെന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ അന്ന് എനിക്കു കിട്ടിയ മറുപടി മഹാനായ ടി. വി. തോമസ് ഈ സഭയിൽ ഉന്നയിച്ച ഒരു ഉപമ ഞാൻ കടമെടുക്കുകയാണ്. മലബാറുകാർക്ക് എന്തിനാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.? അവിടെ പ്രൈവറ്റ് ബസ് പോരേ? ടി. വി. തോമസ് ഒരിക്കൽ ഈ സഭയിൽ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. ചാത്തപ്പന് എന്തിനാണ് പെണ്ണ്? പശു പോരേ? എന്ന്. അതുപോലെ മലബാറുകാർക്ക് ....

<u>ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം:</u> സഖാവ് ടി. വി. തോമസിന്റെ പേര് ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിലെ പരാമർശങ്ങൾ സന്ദർഭങ്ങളുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ലാതെ അടർത്തിയെടുത്ത് പറയുന്നത് തെറ്റാണ്. മുഴുവൻ കാര്യങ്ങളും പറഞ്ഞാൽ വ്യക്തമാവും.

<u>ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്:</u> 1969-ൽ ഇ.എം.എസ്. മന്ത്രിസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ച അവിശ്വാസ പ്രമേയത്തിൽ ടി. വി. തോമസ് പ്രസംഗിച്ച ഒരു ഉദ്ധരണിയാണ്. അത് ഞാൻ പറഞ്ഞുവെന്നേയുള്ളൂ. ഞാൻ ശ്രീ. ശക്തൻനാടാർ മന്ത്രിയായപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തെ അഭിനന്ദിക്കാൻ പോയകൂട്ടത്തിൽ ഒരു നിവേദനം കൊടുത്തു. ആദ്യനോട്ടത്തിലെ അനുരാഗം എന്നുപറയും പോലെ ഞാൻ ആദ്യം കൊടുത്ത നിവേദനം തന്നെ അദ്ദേഹത്തിന് ഇഷ്ടപ്പെട്ടു. തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്ന് പട്ടാമ്പിയിൽ എത്തിയപ്പോൾ എന്റെ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസ് അവിടെ പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ സാധിച്ചു. അദ്ദേഹം മന്ത്രിയായപ്പോൾ ഇത്രയും ശുഭപ്രതീക്ഷ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. 'സമ്പൂർണ്ണ കുംഭോ ന: കരോതി ശബ്ദ', നിറകുടം ശബ്ദമുണ്ടാക്കില്ല എന്നു പറയുന്നതുപോലെ ശ്രീ. ശക്തൻനാടാർ ശബ്ദമുണ്ടാക്കാതെ നിശബ്ദമായി തന്റെ വകുപ്പ് കാര്യക്ഷമമാക്കി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നു എന്നുള്ളതിൽ എനിക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസ് ഒരു മിനി ഓപ്പറേറ്റിംഗ് സെന്ററാക്കി മാറ്റിത്തരണമെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. സഹകരണ സംഘങ്ങളിൽനിന്നും വായ്പ എടുക്കുന്നവർക്ക് അനുവദിക്കുന്ന ഗഹാൻ സമ്പ്രദായവും സഹകരണ മേഖലയിൽ നിന്ന് വായ്പ എടുത്ത 5.14 ലക്ഷം പേർക്ക് ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കൽ പദ്ധതിയും 143 കോടി രൂപയുടെ ധനസഹായവും നൽകിയ ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ ദൈവ വിശ്വാസി അല്ലെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തെ ദൈവം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൈവിടില്ല എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. 3224 സഹകരണസംഘങ്ങളുടെ 1251 കോടി രൂപയുടെ കിട്ടാക്കടം പിരിക്കാൻ ഈ പദ്ധതി സഹായിച്ചു. 5,14,271 പേർക്ക് ഇതുകൊണ്ട് ഗുണം കിട്ടിയെന്നുള്ളത് അഭിമാനിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്. വായ്പയുടെ പലിശ നാല് ശതമാനം കുറച്ചു. ഗ്രീൻ കാർഡ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കി. അടുത്ത വർഷം കാർഷിക വായ്പാ വർദ്ധനയും പലിശാശ്വാസ പദ്ധതിയും വിള ഇൻഷ്വറൻസ് പദ്ധതിയും അടക്കം സഹകരണ മേഖലയിലെ ഒരുപാട് ക്രിയാത്മകമായ പദ്ധതികൾക്ക് തുടക്കം കുറിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് മന്ത്രിയാണ് സഹകരണ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതെങ്കിലും പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങൾ മുതൽ സംസ്ഥാനതലം വരെയുള്ള ഒരുപാട് സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ വ്യത്യസ്തമായ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളാണ് ഭരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. നെല്ല് സംഭരണമായാലും ഗവൺമെന്റ് നൽകുന്ന ആശ്വാസ പദ്ധതികളായാലും ശരി പല സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളേയും ഇക്കാര്യത്തിൽ പുറകോട്ട് വലിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട് എന്നതാണ് വാസ്തവം. കേരളത്തിലെ കോടിക്കണക്കിന് വിദേശ മലയാളികളുടെ സമ്പാദ്യത്തിന്റെ ഗണ്യമായ ഭാഗം ഡെപ്പോസിറ്റായി സ്വീകരിക്കുന്ന നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകൾ ഈ ഡെപ്പോസിറ്റുകളെല്ലാം വടക്കേ ഇൻഡ്യയിലെ മാർവാടികൾക്ക് കൊണ്ടുപോയി കടം കൊടുത്ത് ആ പണത്തിന്റെ നിർണ്ണായകമായ ഭാഗം എഴുതിത്തള്ളുന്ന സ്ഥിതിയുള്ളപ്പോൾ ഇനിയും കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് നമ്മുടെ നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളിൽ ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുന്ന കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ആകർഷിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. കേരളത്തിലെ സഹകരണബാങ്കുകൾ ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യപ്പെടുന്ന തുകയുടെ 90 ശതമാനവും പാവപ്പെട്ടവർക്കും കൃഷിക്കാർക്കും സാധാരണക്കാരനും ലഭ്യമാക്കുമ്പോൾ നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളുടേയും കൊമേഴ്സ്യൽ ബാങ്കുകളുടേയും ഡെപ്പോസിറ്റിലെ നിർണ്ണായകമായ ഭാഗം സഹകരണ ബാങ്കിലേക്ക് വരാനുള്ള ക്രിയാത്മകമായ പരിപാടികൾ ഗവൺമെന്റ് ആവിഷ്ക്കരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് തൊട്ടതെല്ലാം പൊന്നാക്കുന്ന കരവിരുതുള്ള ഈ രണ്ട് മന്ത്രിമാരുടേയും ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ ഒരിക്കൽക്കൂടി പിന്താങ്ങുന്നു.

<u>ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ:</u> സർ, കുറച്ചുകാലം കൊണ്ട് ശക്തനായ ഭരണാധികാരി എന്ന ഖ്യാതി നേടിയ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ അവതരിപ്പിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും അതുപോലെ ഒരു മികച്ച സഹകാരിയും ദീർഘകാല അനുഭവ സമ്പത്തിന്റെ ഉടമയുമായ മന്ത്രി ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ അവതരിപ്പിച്ച ധനാഭ്യർത്ഥനയേയും ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. സഹകരണ മേഖലയിൽ വലിയ മാറ്റമാണ് ഈ സർക്കാർ ഉണ്ടാക്കിയത്. എടുത്തു പറയാവുന്ന ഒരു കാര്യം വൺടൈം സെറ്റിൽമെന്റാണ്. 3224 സഹകരണസംഘങ്ങൾ വഴി 5,14,271 ആളുകൾക്ക് വൺടൈം സെറ്റിൽമെന്റിന്റെ സൗകര്യം കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം 143.09 കോടി രൂപയുടെ ആനുകൂല്യം അവിടത്തെ സഹകാരികൾക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. സഹകരണസംഘങ്ങൾക്ക് 1251.86 കോടി രൂപ പിരിഞ്ഞ് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അവർക്കെല്ലാം വലിയ ആശ്വാസമായി എന്നുള്ളതിൽ തർക്കമില്ല. അതുപോലെ നാല് ശതമാനമാണ് പലിശ കുറച്ചത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സഹകരണ രംഗത്തെ ഒരു വലിയ നേട്ടമാണത്. വായ്പ കൃത്യമായി തിരിച്ചടയ്ക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് ഗ്രീൻ കാർഡ് പദ്ധതി വലിയ പ്രോത്സാഹനമാണ് എന്നതിൽ തർക്കമില്ല. ഗഹാൻ പദ്ധതി ഇവിടെയുളള സഹകാരികൾക്ക് വളരെയേറെ പ്രയോജനകരമായി എന്നുളള കാര്യം തർക്കമറ്റതാണ്. 60 വയസ്സ് കഴിഞ്ഞ ആളുകളുടെ നിക്ഷേപത്തിന് 6 ശതമാനം അധിക പലിശ ഈടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന സംവിധാനം എടുത്തുപറയാനാവുന്ന ഒരു നേട്ടമാണ്. സഹകരണ ജീവനക്കാരുടെ ക്ഷേമനിധി നവീകരിക്കുകയും കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ അവർക്ക് നൽകാൻ തയ്യാറാവുകയും ചെയ്തതും ഈ സർക്കാർ വന്നതിനു ശേഷമാണ്. ഇങ്ങനെ സഹകരണ മേഖലയിൽ വിപ്ലവാത്മകമായ ഒരു മാറ്റമുണ്ടാക്കിയത് ശ്രീ. എം. വി. രാഘവൻ ആണ്. അദ്ദേഹത്തെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. സഹകരണ മേഖല രാഷ്ട്രീയ അതിപ്രസരത്തിന്റെ നീരാളിപ്പിടുത്തത്തിൽപെട്ട് തകർന്നു കിടക്കുന്ന അവസ്ഥയിൽ നിന്നാണ് അദ്ദേഹം പടിപടിയായി ആ മേഖലയെ രക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് വന്നത്. ഇനിയും ഒരുപാട് മാറ്റങ്ങൾ ഈ മേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ അദ്ദേഹത്തിനും ഈ സർക്കാരിനും സാധിക്കട്ടെയെന്ന് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ഒന്നുരണ്ട് ആഴ്ചകളായി പത്രങ്ങളിൽ കാണുന്ന വാർത്ത സഹകരണ മേഖലയിലെ നിയമനങ്ങളിൽ സംവരണം പാലിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ്. അക്കാര്യത്തിൽ വിശദമായ പരിശോധന നടത്തുകയും സംവരണം കർശനമായി പാലിക്കാൻ നിർദ്ദേശം നൽകുകയും വേണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ ഈ വകുപ്പിന്റെ ചുമതല ഏറ്റെടുത്ത ശേഷം വലിയ മാറ്റമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം എല്ലാ ജില്ലകളിലേയും ജനപ്രതിനിധികളെ വിളിച്ചുകൂട്ടി തങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ അന്വേഷിക്കാനും അത് പരിഹരിക്കാനും വലിയ ശ്രദ്ധയാണ് കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആ പ്രവർത്തനം മലബാർ ഭാഗത്തൊക്കെ വലിയ മാറ്റമുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലെ ഒരു വലിയ പ്രശ്നം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടും അതുപോലെ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുഖാമുഖം പരിപാടിയിലും ഉന്നയിച്ചിരുന്നതാണ്. 2004 ഫെബ്രുവരി മാസം കോഴിക്കോട് ആർ.ടി.ഒ.-യുടെ യോഗത്തിൽ 7500 കിലോഗ്രാമിന് താഴെ തൂക്കം വരുന്ന 407, 608, 709 എന്നീ ആറ് ചക്ര മിനി ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് പുതുക്കി നൽകേണ്ടതില്ലെന്ന തീരുമാനമെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ തീരുമാനിക്കാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചത് ഇതിനു മുമ്പ് വയനാട്ടിലെ പനമരം എന്ന സ്ഥലത്ത് ഒരു മിനി ബസ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് ഏതാണ്ട് പത്ത് ആളുകൾ മരിച്ചതാണ് എന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. വയനാട് ജില്ലയിൽ റോഡ് ജമ്പിംഗ് കാരണമാണ് അപകടം ഉണ്ടാകുന്നതെന്നാണ് റിപ്പോർട്ടുകൾ വന്നത്. അങ്ങനെയുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ വന്നിട്ടും ഈ വിഷയം പരിഹരിക്കുന്നതിനനുകൂലമായി ഒരു തീരുമാനവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതോടൊപ്പം ഒട്ടേറെ അപകടങ്ങൾ ബസ്സുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇവിടെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. പൂക്കിപ്പറമ്പിൽ നാൽപ്പതിൽപ്പരം ആളുകൾ കത്തിക്കരിഞ്ഞ സംഭവം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സ് അപകടത്തിൽ ഇരുപതിൽപ്പരം ആളുകൾ മരിച്ചിട്ടുണ്ട്. പാണമ്പ്രയിൽ ഇരുപത്തിരണ്ടിൽപ്പരം ആളുകൾ മരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെയൊന്നും ബസ്സ് സർവ്വീസുകൾ നിർത്തിവച്ചിട്ടില്ല. ഇവിടെ മാത്രം മിനി ബസ് സർവ്വീസുകൾ നിർത്തിവയ്ക്കുന്ന രൂപത്തിലുള്ള നീക്കം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എനിക്കു തന്ന മറുപടിയിൽ ഇക്കാര്യം വ്യക്തമായി പറയുന്നുണ്ട്. 16-3-2005-ലെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അൺസ്റ്റാർഡ് ക്വസ്റ്റ്യൻ 2861-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട് ഇവിടെ 2019 മിനി ബസ്സുകൾ ഉണ്ട്. ആ ബസ്സുകളിലായി 7423 ആളുകൾ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട് എന്ന് മറുപടി തന്നിട്ടുണ്ട്. കോഴിക്കോട് വടകര ഭാഗങ്ങളിൽ പെർമിറ്റ് പുതുക്കിക്കൊടുക്കാത്ത 21 ബസ്സുകൾ നിർത്തിവച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന കാര്യവും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് ഏഴര ടൺ-ന് താഴോട്ട് ഭാരമുള്ള ബസ്സുകൾക്ക് പെർമിറ്റ് കൊടുക്കരുതെന്നുള്ള നിയന്ത്രണം കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, മലബാർ ഭാഗങ്ങളിൽ മാത്രം നിലനിൽക്കുന്ന നിയമമാണെന്നും അത് വിവേചനമാണെന്നുമുള്ള അഭിപ്രായമുണ്ടോ?

ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ: തീർച്ചയായിട്ടും ഞാൻ അതിലേക്കാണ് വരുന്നത്. കോഴിക്കോട് കണ്ണൂർ ഭാഗങ്ങളിൽ മാത്രമുള്ള നിയമമാണ്. പല സ്ഥലങ്ങളിലും നാല് ചക്രമുള്ള 7500 കിലോഗ്രാമിൽ താഴെയുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സ് സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ എന്റെ അഭ്യർത്ഥനയനുസരിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി രണ്ട് ബസ്സുകൾ തന്നിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും ഒന്ന് രണ്ട് ബസ്സുകൾ കൂടി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അത് വേറെ കാര്യം. ഇത്രയും വലിയ വിവേചനം ഈ മലബാർ ഭാഗത്തിനോട് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ നിരോധനം മറ്റൊരു ജില്ലയിലും ഇല്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ മറുപടി പറയുമ്പോൾ ഇക്കാര്യം സൂചിപ്പിക്കുവാൻ ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഒരു ബസ്സിന് എട്ട് ലക്ഷം രൂപവരെ വിലയുണ്ട്. താലി അഴിച്ചു വിറ്റും അതുപോലെ വൻകിടക്കാരിൽനിന്നും പണം പലിശയ്ക്കെടുത്തും ബാങ്കിൽനിന്നും വായ്പയെടുത്തും ഒക്കെയാണ് ആളുകൾ മിനിബസ്സ് വാങ്ങുന്നത്. ഒരു വർഷം 72,000 രൂപ സർക്കാരിന് ടാക്സ് അടയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു ബസ്സിൽ എട്ട് ജീവനക്കാരാണ്. ഏതാണ്ട് ആറ് മാസംകൊണ്ട് മലബാർ മേഖലയിൽ ഏതാണ്ട് എണ്ണായിരം ജീവനക്കാരാണ് പട്ടിണിയിലേക്ക് നീങ്ങാൻ പോകുന്നത്; തൊഴിലില്ലാത്ത അവസ്ഥയിലേക്ക് നീങ്ങാൻ പോകുന്നത്. ഇത് വലിയ ഗുരുതരമായ വിഷയമാണ്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ കോഴിക്കോട് വച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി എം.എൽ.എ.-മാരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി നടത്തിയ യോഗതീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വന്ന രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഒന്ന് പടനിലത്ത് ടി. ടി. ബസ്സിന്റെ സ്റ്റോപ്പ് അനുവദിക്കുക. അത് ഇതുവരെ നടപ്പിൽ ആയിട്ടില്ല. മന്ത്രി ഉത്തരവിട്ടതാണ്. നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികൾക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അടിയന്തിരമായി അക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെടണം. അതോടൊപ്പം തന്നെ കുന്നമംഗലം-പയിമ്പ്ര വഴി കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തേക്ക് ഒരു ബസ്സ് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ബസ്സ് കൊടുത്തിട്ടില്ല. ജില്ലാ അധികാരികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ബസ്സ് എന്ന് കൊടുക്കുമോ അന്ന് ഓടിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ മാത്രം കാണുന്ന ഒരു പ്രത്യേകത സർവ്വീസിൽ ഇരിക്കുമ്പോൾ അപകടം പറ്റുന്ന ആളിന് മാത്രം ചികിൽസക്ക് യാതൊരു സഹായവും ലഭിക്കുന്നില്ല. എന്റെ വീടിന്റെ അടുത്തുള്ള ഒരു സഹോദരൻ അപകടം പറ്റിയപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പതിനായിരം രൂപ സഹായം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള ആളുകൾക്ക്, മറ്റൊരു വരുമാന മാർഗ്ഗവും ഇല്ലാതെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശമ്പളത്തെമാത്രം ആശ്രയിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് ചികിൽസാസഹായം നൽകാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ പിൻതാങ്ങുകയാണ്.

ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ: ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച വാഹന നികുതികൾ, ഗതാഗതം, സഹകരണം, തുറമുഖങ്ങൾ എന്നീ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ സർവ്വാത്മനാ പിൻതാങ്ങുകയാണ്. ഈ മന്ത്രിമാരുടെ ഈ വകുപ്പുകളെ എത്ര അനുമോദിച്ചാലും മതിയാകുകയില്ല. ഇന്നിവിടെ നടന്ന വിമർശനങ്ങൾ തന്നെ അതിന് ഉദാഹരണങ്ങളാണ്. കാര്യമായി വിമർശിക്കാനോ എതിർക്കാനോ ഒരാൾക്കും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഏകദേശം ഇൻഡയറക്ടായി രണ്ട് മന്ത്രിമാരേയും, ശ്രീ. ശക്തൻ നാടാരേയും അതുപോലെ ശ്രീ. എം. വി. ആർ.-നേയും അനുകൂലിക്കുകയായിരുന്നു. പിന്നെ ചിലർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു തുടങ്ങിയപ്പോൾ അഴിമതി ആരോപണങ്ങളല്ലാതെ ചില ആക്ഷേപങ്ങൾ പറഞ്ഞു. ഇതല്ലാതെ അവർക്ക് ഒന്നും പറയാൻ പറ്റില്ല. അവർ എന്തു പറഞ്ഞാലും അങ്ങനെ ചില ആക്ഷേപങ്ങളും അഴിമതി ആരോപണങ്ങളും ഉന്നയിക്കുന്നത് അവരുടെ സ്വഭാവമാണ്. ഇന്ന് രാവിലെ തന്നെ ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ രാജി വയ്ക്കണമെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് പരീക്ഷാ സമ്പ്രദായങ്ങളിൽ ഒരു പുതിയ രൂപവും ഭാവവും ഒക്കെ നൽകിയ ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീറിനെ ആർക്കും ആക്ഷേപിക്കാൻ കഴിയില്ല. ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീറിന്റെ രാജി ആവശ്യപ്പെട്ടു കൊണ്ടായിരുന്നു ഇന്നലെ നടത്തിയ ചവിട്ടു നാടകവും അതുപോല തന്നെ ഇന്നത്തെ അഭ്യാസവുമൊക്കെ. അതിന് ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ പറഞ്ഞത് രക്ഷകർത്താക്കളുടെ ദുഃഖം സഹിക്കുന്നില്ലെന്നാണ്. രക്ഷകർത്താക്കളുടെ ദുഃഖം ഒപ്പാനാണ് ഇതൊക്കെ ചെയ്യുന്നതെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. പ്രീ-ഡിഗ്രീ ബോർഡിന്റെ കാലത്ത് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ലക്ഷക്കണക്കിന് വരുന്ന രക്ഷകർത്താക്കളെ കണ്ണീരിലാഴ്ത്താൻ കുട്ടികളുടെ പരീക്ഷാ പേപ്പറൊക്കെ നമ്മുടെ സഖാക്കൾ ടോയ്ലെറ്റിൽ ചവിട്ടിത്താഴ്ത്തിയില്ലേ? അന്ന് ഒപ്പിയെടുത്തത് മതിയായില്ലേ? എത്ര കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ തല്ലിത്തകർത്തു. ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണനാണ് പറഞ്ഞത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ തകർക്കുന്നതിന് അദ്ദേഹം എതിരാണെന്ന്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ എറിഞ്ഞു തകർക്കരുതെന്ന് അദ്ദേഹം നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാൻ പോകുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞതിന്റെ പിറ്റേ ദിവസം പിന്നേയും തുടങ്ങി. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ വാക്കിന് പഴയ ചാക്കിന്റെ വില പോലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഒപ്പിയെടുപ്പൊക്കെ നമുക്കറിയാം. എന്നിട്ട് ഒരുപദേശവും ഇ.ടി.-ക്ക് കൊടുത്തു. മഹത്തായ പാരമ്പര്യം, രണ്ട് തരത്തിലുള്ള പാരമ്പര്യം. ശ്രീ. കെ. പി. വിശ്വനാഥന്റെ പാരമ്പര്യം, ശ്രീ. കെ. കരുണാകരന്റെ പാരമ്പര്യം, ഇങ്ങനെ മഹാൻമാരായ പലരുടേയും പാരമ്പര്യം പറഞ്ഞു. അക്കൂട്ടത്തിൽ മാർക്സിസ്റ്റ് കമ്യൂണിസ്റ്റുകാരൻ രാജിവച്ചതിന്റെ പാരമ്പര്യം പറയേണ്ടായിരുന്നോ? ഒരു കോടതി വിധിയുടെ പേരിൽ ഏതെങ്കിലും സഖാവ് രാജി വച്ചതിന്റെ പാരമ്പര്യം പറയേണ്ടായിരുന്നോ? ഒരു noble cause-ന് വേണ്ടി ഏതെങ്കിലും സഖാവ് രാജി വച്ചതിന്റെ പാരമ്പര്യം പറയേണ്ടായിരുന്നോ? അതിനും പാരമ്പര്യം പറയാൻ കോൺഗ്രസ് നേതാക്കളെ വേണ്ടിവന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കോടതിയുടെ പരാമർശത്തിന്റെ പേരിൽ എതിർപ്പൊന്നും വന്നില്ല. പക്ഷെ ശ്രീ. കെ. പി. വിശ്വനാഥൻ ഇവിടെ രാജിവച്ചു. പണ്ട് ഇ.എം.എസ്. നമ്പൂതിരിപ്പാട് കോടതി വിധി വന്നപ്പോൾ പറഞ്ഞ വാചകം എന്താണെന്നറിയാമോ? ഹൈക്കോടതി ഫുട്ബോൾ കളിക്കും, ഞാൻ നാട് ഭരിക്കും എന്നാണ്. എന്തായാലും ശരി ഇത്തരത്തിലുള്ള എതിർപ്പ് ശ്രീ. ശക്തൻ നാടാരോ, ശ്രീ. എം.വി. രാഘവനോ ഇനി കാര്യമായി എടുക്കേണ്ടതില്ല. ശ്രീ. ശക്തൻനാടാർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെ മന്ത്രിയാണ്. പല പ്രഗൽഭരായ ആളുകളും കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്ന വകുപ്പാണ്. ഈ വകുപ്പിനെ പരാതിയില്ലാതെ തൊഴിലാളികളെ തൃപ്തിപ്പെടുത്തി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ ശക്തൻനാടാർക്ക് കഴിയും. 2178 എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ സ്ഥിരപ്പെടുത്തി. ചെറിയ കാര്യമാണോ? അതോടൊപ്പം തന്നെ 3449 ആളുകൾക്ക് പി.എസ്.സി. വഴി നിയമനം നൽകി. ചെറിയ കാര്യമാണോ? അതും ജീവനക്കാർക്ക് നൽകിയ ആനുകൂല്യവും ഇതെല്ലാം കൂടി പത്തു മുപ്പത് കോടി രൂപയുടെ ബാധ്യത ഈ സർക്കാരിനും ഈ വകുപ്പിനും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടു പോലും വലിയ നഷ്ടമില്ലാതെ ഈ വകുപ്പ് മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നില്ലേ? എങ്ങനെ അഭിനന്ദിക്കാതെ ഇരിക്കും? അതോടൊപ്പം തന്നെ നിർത്തലാക്കിയ 17 ഡിപ്പോകൾ പുനരാരംഭിച്ചു. നിർത്തലാക്കിയതിന്റെ കാര്യമൊന്നും പറയുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ 300 ഷെഡ്യൂളുകൾ ആരംഭിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. നിർത്തലാക്കിയിരുന്ന സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ഓഫീസുകൾ പുനരാരംഭിച്ചു. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ജനങ്ങൾക്ക് ഏററവും ഇഷ്ടപ്പെട്ടത് മിനി ബസ് സർവ്വീസുകളായിരുന്നു. പാരലൽ സർവ്വീസുകളെ നേരിടുന്നതിനു വേണ്ടിയായിരുന്നു മിനി ബസ് സർവ്വീസുകൾ ആദ്യമായി സംഘടിപ്പിച്ചതെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഏറ്റവും ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യം ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലെ റോഡുകളുടെ വീതിക്കുറവാണ്. പാവപ്പെട്ടവരും അധഃസ്ഥിത വിഭാഗങ്ങളുമൊക്കെ താമസിക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലെ കോളനികളിലൊക്കെ എത്തത്തക്ക നിലയിൽ മിനി ബസ് സർവ്വീസുകൾ എത്ര പ്രയോജനപ്രദമാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ശ്രീ. ശക്തൻ നാടാരെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ഏത് കാലത്തും പരാതിയിൽ നിന്ന് വിമുക്തിയുണ്ടോ ഈ വകുപ്പിന്. നാട്ടുകാരുടെ പരാതി. തൊഴിലാളികളുടെ പരാതി. ഷെഡ്യൂളുകളെ സംബന്ധിച്ച്, സർവ്വീസുകളെ സംബന്ധിച്ചൊക്കെ വ്യാപകമായ പരാതികൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ജില്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ അദ്ദേഹം യോഗങ്ങൾ വിളിച്ചു. ജനപ്രതിനിധികളുടെ യോഗം, അതുപോലെ എം.എൽ.എ. മാരുടേയും മറ്റ് ജനപ്രതിനിധികളുടേയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ പ്രമുഖരായ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയുമൊക്കെ മീറ്റിംഗ് വിളിച്ച് കാര്യക്ഷമമായി സർവ്വീസുകൾ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അദ്ദേഹം ആരംഭിച്ചത് ഒത്തിരി പരാതികൾക്ക് പരിഹാരമുണ്ടാക്കി. നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ടായിരിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട് വണ്ടികളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. കുറച്ചു നാൾ കഴിഞ്ഞാൽ ഓടാൻ കഴിയാത്ത വിധം റോഡുകളിലെല്ലാം വണ്ടികൾ നിറഞ്ഞ് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. സ്പീഡ് ഗവേർണർ-നെക്കുറിച്ച് പല ആളുകളും സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അതുപോലെ ഹെൽമറ്റ് എന്ന് ഇൻസിസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ, ഏത് മന്ത്രിയുടെ കാലത്ത് ഹെൽമറ്റ് ഇൻസിസ്റ്റ് ചെയ്താലും ശരി, പറയുന്നത് ആ മന്ത്രിയുടെ ഇന്ന ആളിന് ഇങ്ങനെയൊരു കമ്പനിയുണ്ട്. അതിന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കമ്മീഷൻ അടിക്കാൻ വേണ്ടി എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രചരണം അഴിച്ചു വിടും. ഇതുകാരണം അപകടങ്ങൾ വ്യാപകമായി പെരുകിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അത് തടയുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. മദ്യപിച്ച് വണ്ടിയോടിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവർക്ക് നേരെ കർക്കശമായ നടപടി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും പോലീസും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. ഈ രണ്ടിലും ഉള്ളവർക്ക് ഏറ്റവും ഇഷ്ടപ്പെട്ട പദാർത്ഥമാണ് ഇത്. അതുകൊണ്ട് അവർക്കുനേരെ മയപ്പെട്ട സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതുപോലെ തന്നെയാണ് വണ്ടി മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്ന കാര്യത്തിലും സ്വീകരിക്കുന്നത്. പുകകൊണ്ട് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആരോഗ്യ പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഉണ്ടാവുകയാണ്. ഇതിനെല്ലാം പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. കൂടുതൽ തുക ട്രാൻസ്പോർട്ടിന് നൽകി ജനങ്ങളുടെ ഏറ്റവും വലിയ പരാതികൾക്ക്, ജീവനക്കാരുടെ പരാതികൾക്ക് എല്ലാം പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയണം. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനയെ പിന്താങ്ങുകയാണ്. നമ്മുടെ സഹകരണ വകുപ്പിനെ കുറിച്ച് ഞാൻ അത്ഭുതപ്പെടുകയാണ്. ഈ വകുപ്പിനേക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ച, ശ്രീ. എം.വി.ആർ.-നെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ച തുടങ്ങുമ്പോൾ കുറച്ച് ഉരസലും തീ പാറലും ഈ സഭയിൽ കണ്ടിട്ടുള്ളതാണ്. പക്ഷേ എത്ര മയത്തോടെയായിരുന്നു ഇന്ന് ഈ വകുപ്പിന്റെ ചർച്ച നമ്മളെല്ലാവരും കണ്ടത്. സാധാരണ പറഞ്ഞു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് സഹകരണ സംഘങ്ങൾ കഴുത്തു ഞെരിക്കുന്നു, ജനാധിപത്യം കൊല ചെയ്യപ്പെടുന്നു എന്നൊക്കെയാണ്. ഇന്നിപ്പോൾ അതൊന്നും പറയാനില്ലേ? സഹകരണ സംഘങ്ങൾ എങ്ങനെ നേരിട്ട് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്തിയെന്നും എങ്ങനെ ജനാധിപത്യം പരിരക്ഷിച്ചു എന്നും കണ്ണൂരിലെ അനുഭവങ്ങളൊക്കെ നമ്മൾ കണ്ടിട്ടുള്ളതാണ്. ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം ഒക്കെ പ്രസംഗിക്കുന്നത് കേട്ടു. കൊല്ലത്തുപോലും തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ എന്തൊക്കെ അനുഭവപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പോലീസുമായി ഇറങ്ങി ഈ സംഘങ്ങളുടെ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ കാട്ടിയത് എന്തെല്ലാമാണ്? എത്ര സി.പി.ഐ.-കാർക്ക് ആണെന്നറിയാമോ അടി കൊണ്ടിട്ടുള്ളത്. ഒരു കല്യാണത്തിനുപോയപ്പോൾ എന്റെ ഒന്നു രണ്ട് സുഹൃത്തുക്കൾ, അവിടെ ഇരുന്നവരുടെ മുൻവരി പല്ല് ഇല്ലായിരുന്നു. അവരോട് ചോദിച്ചപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞില്ല. ഞങ്ങൾ സാധാരണ പാട്ടുപാടും. "മുൻവരി പല്ലുപോയ്, മോണകാട്ടിച്ചിരിക്കും ഗാന്ധിയപ്പൂപ്പൻ" എന്നൊക്കെ പാട്ടുപാടും. അതുപോലെ മുൻവരി പല്ല് ഇല്ലാതിരിക്കുന്നു. അന്വേഷിച്ചപ്പോഴാണ് അറിയുന്നത് അതിന്റെയടുത്ത് ഒരു സംഘംതെരഞ്ഞെടുപ്പുണ്ടായിരുന്നു. സി.പി.എം.-കാർ കാണിച്ച അഭ്യാസം കൊണ്ടാണ് ഈ പല്ല് പോയത് എന്ന്. ആർ.എസ്.പി.-യേയും വിട്ടില്ല. അവരെയെല്ലാം കൂടി പോലീസ് പിടിച്ചു കൊണ്ടുവന്നു. ഞങ്ങൾ ആർ.എസ്.പി. ആണെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ ആറാംവാരിക്ക് കൊടുത്തു അടി. ഇന്ന് അതുപോലെ എന്തെങ്കിലും അനുഭവങ്ങളുണ്ടോ? എന്തുനല്ല രീതിയിലാണ് ഭരണം പോകുന്നത്. എൽ.ഡി.എഫ് ഭരണ കാലത്ത് സജീവ അംഗങ്ങൾക്ക് മാത്രമായി വോട്ടവകാശം പരിമിതപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. അത് റദ്ദ് ചെയ്തു. എല്ലാ അംഗങ്ങൾക്കും വോട്ടവകാശം ഏർപ്പെടുത്തി. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് എത്ര മാന്യമായാണ് നടക്കുന്നത് എം.വി.ആർ.-ന്റെ കാലത്ത്. വരൾച്ചമൂലം കൃഷിനാശം വന്ന് വായ്പ തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ കർഷകർ ബുദ്ധിമുട്ടി ഈ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രതിസന്ധിയിലായപ്പോൾ കാർഷിക കടാശ്വാസം 14 കോടി രൂപ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ 25 കോടി രൂപ ഉപധനാഭ്യർത്ഥന വഴി അനുവദിച്ചു. സുനാമി ദുരന്തത്തിൽ ബുദ്ധിമുട്ടിയ ജനങ്ങളെ സഹായിക്കുന്നതിന് ജീവനക്കാരുടെ സഹായത്തോടെ എടുത്ത നടപടികൾ വളരെ സമയോചിതമായി. വായ്പ അടയ്ക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുന്ന സംഘങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും അടയ്ക്കുന്നവരെ സംബന്ധിച്ചും വൺടൈം സെറ്റിൽമെന്റ് വളരെ പ്രയോജനപ്പെടുകയുണ്ടായി. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത് ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന ശേഷം 4 ശതമാനം പലിശ കുറയ്ക്കുകയുണ്ടായി. വലിയൊരു കാര്യമാണ്. വട്ടിപ്പലിശക്കാരും മീറ്റർ പലിശക്കാരും ബ്ലേഡ് കമ്പനിക്കാരും നമ്മുടെ നാട്ടിലെ സാധാരണ ജനങ്ങളെ ഉപദ്രവിക്കുകയും ക്രൂശിക്കുകയും മറ്റും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ കാലയളവിൽ അവർക്ക് അഭയകേന്ദ്രങ്ങളാകാൻ കഴിയുന്നത് തീർച്ചയായും ഈ സഹകരണ ബാങ്കുകളാണ്. അത് 4 ശതമാനം കുറച്ചത് വളരെ അഭിനന്ദനാർഹമായ നടപടിയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ബ്ലേഡ് കമ്പനികളിൽ നിന്നും ഇത്തരത്തിലുള്ള ആളുകളിൽനിന്നും ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുന്നവർക്ക് ശരിക്കും സമീപിക്കാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലുള്ള മറ്റ് നടപടികൾകൂടി സ്വീകരിക്കണം എന്നാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന. ഇതോടൊപ്പം തന്നെ വായ്പ കൃത്യമായി നൽകുന്നവർക്ക് എന്തുണ്ട് എന്ന ചോദ്യത്തിന് ഗ്രീൻകാർഡ് സമ്പ്രദായം തീർച്ചയായും ഡീഫോൾട്ടേഷൻ ഇല്ലാതെ അടയ്ക്കുന്നവരെ ഏറ്റവും പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത്, പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിനെ ഏത് അവസ്ഥയിലാണ് ആക്കിയിരുന്നത്? 148 കോടി രൂപയുടെ ബാദ്ധ്യത ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിനെ സഹകരണത്തിൽനിന്നും മാറ്റി. ഇൻഡ്യൻ മെഡിക്കൽ കൗൺസിലിന്റെ അംഗീകാരം പോയി. ആ പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിനെ സഹകരണ രംഗത്ത് തിരികെ കൊണ്ടുവന്നു. ആ ബാദ്ധ്യത തൃപ്തികരമായി നിറവേറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പം തന്നെ മെഡിക്കൽ കൗൺസിലിന്റെ അംഗീകാരവും തിരിച്ചു കിട്ടി. എങ്ങനെ അഭിനന്ദിക്കാതിരിക്കും? അങ്ങനെ എത്ര നടപടികൾ. ഏറ്റവും ഒടുവിലായി വിഴിഞ്ഞം ഹാർബറിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് പറയുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയെ സംബന്ധിച്ചും കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളവും കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഒരു പ്രധാന കാൽവയ്പ്പാണ്. അതിന് ബദ്ധമായ മനസുമായി മുന്നോട്ടു നീങ്ങുന്ന മന്ത്രിയെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഒരു ലക്ഷത്തോളം ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്ന, ഈ നാടിന്റെ വികസനത്തിന് വളരെയേറെ പ്രതീക്ഷയോടെ കാണുന്ന സിംഗപ്പൂരിനും അതുപോലെ മറ്റ് അന്തർദേശീയ തുറമുഖങ്ങൾക്കും പ്രാധാന്യം കുറയത്തക്ക രീതിയിലുള്ള ഉയർച്ചയിലേയ്ക്ക്, വളർച്ചയിലേയ്ക്ക് നീങ്ങാൻ കഴിയുന്ന വിഴിഞ്ഞം ഹാർബറിനെ സംബന്ധിച്ച സ്വപ്നം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന എല്ലാ നടപടികളേയും അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ഈ രണ്ട് മന്ത്രിമാരുടേയും ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ സർവ്വാത്മനാ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

<u>ശ്രീ. കളത്തിൽ അബ്ദുള്ള:</u> സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയും അവതരിപ്പിച്ച ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളിൽ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചു കൊടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ കേരളത്തിൽ കാസർഗോഡു മുതൽ പാലക്കാടുവരെയുള്ള ജില്ലകളിലെ മലയോര, തീരദേശ മേഖലകളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇന്നും കാര്യമായ പരിഗണന കിട്ടിയിട്ടില്ല എന്നത് ബഹുമാന്യനായ എൻ. ശക്തൻ അടക്കമുള്ള മന്ത്രിമാരോട് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. അദ്ദേഹം നേമം മണ്ഡലത്തിൽ നിന്നുമാണ് ജയിച്ചുവന്നത്. നേമത്തെപ്പോലെതന്നെ നേരുള്ള മനുഷ്യരുടെ പ്രദേശം തന്നെയാണ് മലബാറും. അങ്ങയുടേതുപോലെ നിഷ്ക്കളങ്കമായ ചിരിയുടെ ഉടമകളാണ് മലബാറുകാർ. അങ്ങ് നിഷ്ക്കളങ്കമായി ഞങ്ങളോട് ചിരിക്കാറുണ്ട്. അങ്ങയുടെ ചിരി ചെറിയ കുട്ടിയുടെ ചിരിയാണ്, അങ്ങയുടെ മനസ്സിൽ ഒരു കളങ്കവുമില്ല. ആ കളങ്കമില്ലാത്ത മനസ്സിന്റെ ഉടമയായ അങ്ങയോട് ഞാൻ പറയുന്നു, കളങ്കമില്ലാത്ത മലബാറിലെ മനുഷ്യരെ അങ്ങ് ഒന്ന് പരിഗണിക്കണം. അങ്ങയുടെ കാലഘട്ടത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ 100 മിനിബസുകൾ ഇറക്കി. അതിൽ ഒരു ബസാണ് എന്റെ ഡിപ്പോയിൽ കിട്ടിയത്. അതും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അട്ടപ്പാടിയിൽ വരേണ്ടിവന്നു ആ ബസ് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ. ഞങ്ങളും മിനി ബസ് കാണാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നവരാണ്. 1957-ൽ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി കേരളത്തിൽ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് ഈ രാജ്യത്ത് ഓടിയപ്പോൾ സഖാക്കൾ ചുവന്ന ബസിനെ സല്യൂട്ട് ചെയ്തു, അത് നമ്മുടെ ബസ് ആണെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. അത് സഖാക്കളുടെ വികാരം മാത്രമല്ല, നാട്ടിൻപുറത്തെ മനുഷ്യരുടെ മുഴുവൻ വികാരമാണ്. ആ ഗ്രാമത്തിലേയ്ക്ക് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഓടുമ്പോൾ അത് ഞങ്ങളുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആണെന്ന് അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ ഞങ്ങൾ ആഹ്ലാദിച്ചവരാണ്. ആനന്ദംകൊണ്ട് ഞങ്ങളുടെ ഗ്രാമങ്ങൾ തുള്ളിച്ചാടുന്നു. ഞങ്ങളുടെ ഗ്രാമങ്ങളേയും ഒന്ന് പരിഗണിക്കണം. തിരുവനന്തപുരം മാത്രമല്ല കേരളത്തിന്റെ ഭാഗം, മലബാറും കേരളത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. ഞങ്ങളെ പരിഗണിച്ചേ പറ്റൂ. ഞങ്ങളെ പരിഗണിക്കാൻ 50 കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് വൈമനസ്യമുണ്ടെങ്കിൽ ആ നയം മാറ്റണമെന്ന് വിനീതമായി ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. രണ്ടുമൂന്നു ഷെഡ്യൂളുകൾ പുതുതായി ആരംഭിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്നുപറഞ്ഞു, അതിൽ ഞങ്ങൾക്ക് കാര്യമായ പരിഗണനയുണ്ടാകുന്നില്ല. 600 പുതിയ ബസ്സുകൾ ഇറക്കിയെന്നുപറഞ്ഞു. ഞങ്ങളുടെ ഭാഗത്തുകൂടി ഓടുന്ന കൂടുതൽ ബസ്സുകളും പാട്ട ബസ്സുകളാണ്. ഒച്ചയും വിളിയുമൊക്കെ ആ ബസ്സിൽ അപാരമാണ്. നല്ല ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ ഞങ്ങൾക്കും ആഗ്രഹമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ പാട്ടബസ് ഒഴിവാക്കിത്തരണം. കോയമ്പത്തൂരിൽ നിന്നും പാലക്കാടുനിന്നും പത്തോളം ടൂറിസ്റ്റു ബസുകൾ തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് ഓപ്പറേറ്റു ചെയ്യുന്നു. ഇവിടെയുള്ള ബഹുഭൂരിപക്ഷം രാഷ്ട്രീയക്കാരും എല്ലാ തിങ്കളാഴ്ചയും ഏറെക്കുറെ എല്ലാ ദിവസവും 220 രൂപ ടിക്കറ്റെടുത്താണ് ആ ബസിൽ യാത്ര ചെയ്തുവരുന്നത്. കാരണം ആ ബസിന്റെ seating position ആളുകൾക്ക് സുഖകരമായി ഇരിക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. നമുക്കും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുപോലെ സീറ്റുള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകൾ ഇറക്കണം. 10 ബസ്സുകൾ പാലക്കാടുനിന്നും ഓപ്പറേറ്റുചെയ്യണം. അതുവഴി ഇ.പി.കെ.എം. വർദ്ധിപ്പിക്കണം. പാലക്കാട് ഡിപ്പോയെ കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും ലാഭകരമായ ഡിപ്പോയായി മാറ്റാൻ കഴിയും. അതോടൊപ്പംതന്നെ പാലക്കാട്-കോഴിക്കോട് റൂട്ടിലോടുന്ന ബസ്സുകൾ T.T. ഒക്കെ പലതും പാട്ടകളാണ്. ആ പാട്ടബസ്സുകൾ മാറ്റി ഇവിടെയുള്ള സെക്കൻഡ്സ് അങ്ങോട്ടു കൊണ്ടുവരാതെ പുതിയതുതന്നെ ആ റൂട്ടിൽ ഓടിക്കണം. എൽ.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് ആരംഭിച്ച പാലക്കാട്-കോഴിക്കോട് റൂട്ട് ഇന്ന് ഏറ്റവും ലാഭകരമായ റൂട്ടായി മാറിയിരിക്കുന്നുവെന്ന കാര്യം അങ്ങയെ ഞങ്ങൾ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇവിടെ റോഡിന് മൊത്തം സ്ഥലത്തിന്റെ 25 ശതമാനം വേണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. പക്ഷേ റോഡുകളുടെ വലിപ്പംകൂട്ടാൻ പ്രത്യേകിച്ച് population density ഉള്ളതുകൊണ്ട് നമുക്ക് കഴിയില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ എന്തുകൊണ്ട് നമുക്ക് കേരളത്തിൽ മെട്രോ റെയിൽവേയെക്കുറിച്ച് ചിന്തിച്ചുകൂടാ? ഗതാഗത വകുപ്പ് മെട്രോ റെയിൽവേയെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കണം. കൽക്കട്ടയിൽ 125 കിലോമീറ്ററാണ് മെട്രോ റെയിൽവേ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. കൽക്കട്ടയിലെ റോഡുകളുടെ വലിപ്പം 250 അല്ല, 18 ആണ്. അവിടെയുള്ള റോഡിന്റെ വീതി കമ്മിയാണ്. അതുപോലെ ഡൽഹിയിൽ 65 കിലോമീറ്റർ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്തോ കോഴിക്കോട്ടോ എറണാകുളത്തോ ഈ റെയിൽവേ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാൻ അങ്ങയുടെ വകുപ്പ് ഒരു സർവ്വേയെങ്കിലും നടത്താൻ മുന്നോട്ടുവരണമെന്ന് ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ നമ്മുടെ യാത്രാ സൗകര്യത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. 13.54 ശതമാനമാണ് പങ്കുവഹിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ Economic Review-ന്റെ കണക്കുപ്രകാരം 4319 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളുണ്ട്. അതിൽ 545 ബസുകൾ കൂടുതൽ പഴക്കമുള്ളതാണ്. ആ പഴക്കമുള്ള ബസ്സുകൾ ഒന്നുകൂടി പുനഃസ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് യാത്രക്കാർക്ക് നല്ല ബസ്സുകൾ കൊടുക്കണമെന്നു മാത്രമാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. അങ്ങയുടെ ഭരണകാലത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടം കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്നു. അതിൽ അങ്ങയെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. 2001-02-ൽ 160 കോടി രൂപയും 2002-03-ൽ 146 കോടി രൂപയും 2003-04-ൽ 117 കോടി രൂപയുമായി കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ അങ്ങയുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് കഴിഞ്ഞതിൽ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. മുൻമന്ത്രി ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ളയ്ക്കും അതിൽ പങ്കുണ്ട് എന്ന് സാന്ദർഭികമായി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ 2001-02-ൽ 4155 ബസുകളാണുണ്ടായിരുന്നതെങ്കിൽ അതിപ്പോൾ 4319 ആയി ഉയർത്താൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ് സത്യം. തേവരുടെ ആന, കാട്ടിലെ തടി, വലിയെടാവലി എന്നുപറഞ്ഞതുപോലെ, ഏതു വാപ്പ വന്നാലും ഉമ്മയ്ക്കാണ് തല്ല് എന്നുപറഞ്ഞതുപോലെ ഏതു പാർട്ടി സമരം നടത്തിയാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നേർക്കാണ് ആക്രമണം. 662 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളാണ് ഹർത്താലിലും സമരത്തിലും തകർത്തത്. 2000 ജൂൺ ഒന്നുമുതൽ 2004 ആഗസ്റ്റ് 31 വരെ കേരളത്തിന് ഈ വകയിൽ ഒന്നരക്കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 17 ശതമാനം ബസ്സുകൾ ഹർത്താലിലൂടെയാണ് തകർത്തത്. അതുകൊണ്ട് ഹർത്താലിലൂടെ ബസ് തകർക്കുന്ന ആളുകളെ ഒറ്റപ്പെടുത്താൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരളത്തിൽ ഒരു രാഷ്ട്രീയമായ, സാമൂഹ്യമായ പൊതുജനാഭിപ്രായം വളർത്തികൊണ്ടുവരികയും നമ്മുടെ ബസുകൾ പൊന്നുപോലെ, കണ്ണിലെ കൃഷ്ണമണിപോലെ, നമ്മുടെ പൊതു സ്വത്തായി ഈ നിധിയെ സൂക്ഷിക്കാനും നമുക്ക് കഴിയണം. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു extension work, അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു അവബോധം ആരംഭിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. അതുപോലെ ഈ നഗരിയിൽത്തന്നെ അപകടങ്ങളിൽ 2003-04-ൽ മരിച്ചവരുടെ എണ്ണം 143 ആണ്. 2004-ൽ അത് 137 ആണ്. അപകടങ്ങൾ എങ്ങനെ കുറയ്ക്കാമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് Road Safety Council മാത്രമല്ല, റോഡുകളുടെ സുരക്ഷാ ക്രമീകരണം നടത്തുന്ന സന്നദ്ധ സംഘടനകൾക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകാൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് മുന്നോട്ടുവരണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. പെരിന്തൽമണ്ണ കേരളത്തിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ കണ്ണായ സ്ഥലമാണ്. ഇതുപോലെ വലിയ തിരക്കുള്ള ഒരു നഗരി മലബാറിൽ തന്നെ വേറെയില്ല. അവിടെ നമുക്ക് വിശാലമായ സ്ഥലമുണ്ട്. പെരിന്തൽമണ്ണയിൽ എന്തുകൊണ്ട് ഒരു ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് സ്ഥാപിച്ചു കൂടായെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആലോചിക്കണം. അതുപോലെ എന്റെ നാട്ടിൽ മണ്ണാർക്കാട് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് സ്ഥലം വാങ്ങി തന്നിട്ടുണ്ട്. അത് ഇന്നുവരെ പഞ്ചായത്ത് വിട്ടുതന്നിട്ടില്ല, അത് വാങ്ങണം. അങ്ങയുടെ പുണ്യംചെയ്ത കരംകൊണ്ടുതന്നെ അത് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യാൻ കഴിയണം. അതുപോലെതന്നെ മറ്റൊരു കാര്യം കേരളത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം ആദിവാസികൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന പുതൂർ പഞ്ചായത്തിൽ അങ്ങയുടെ കാലഘട്ടത്തിൽ, അട്ടപ്പാടി പോലെയുള്ള മലയോര മേഖലകളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സാന്നിദ്ധ്യംകൊണ്ട് അനുഗ്രഹിക്കണം. പണ്ട് കണ്ണൂരിൽ നിന്നും കോയമ്പത്തൂരിലേയ്ക്ക് അട്ടപ്പാടിവഴി ബസ് ഉണ്ടായിരുന്നു. കോഴിക്കോടുനിന്നും ഏർവാടി ബസ് ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് നിന്നുപോയി. അതുകൊണ്ട് ഏർവാടിയിലേയ്ക്കുള്ളതും കണ്ണൂരിൽ നിന്നും കോയമ്പത്തൂരിലേയ്ക്കുമുള്ള ബസ് സർവ്വീസുകൾ പുനഃരാരംഭിക്കുന്ന കാര്യം പുനഃചിന്തിക്കണം. അത് നടപ്പാക്കണം. അതുപോലെതന്നെ സഹകരണമേഖലയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ കാലഘട്ടത്തിലുണ്ടായ നേട്ടങ്ങളെ ഞാൻ ചുരുക്കി കാണുന്നില്ല. സഹകരണമേഖല ഏറ്റവും വലിയ രാഷ്ട്രീയക്കാരന്റെ സംഘടനയുടെ മേഖലയായിരുന്നു. പക്ഷേ ബഹുമാന്യനായ എം.വി. രാഘവനോട് സി.പി.എം. സഹകരിച്ചു. തിരിച്ച് സി.പി.എം.-നോട് ശ്രീ.എം.വി. രാഘവനും സഹകരിച്ചു. അത് കേരളത്തിലെ സഹകരണമേഖലയിലുണ്ടായ ഗുണപരമായ ഒരു മാറ്റമാണ്, ആ മാറ്റത്തെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ തന്നെ എട്ടോളം ബ്രാഞ്ചുകൾ അങ്ങയുടെ ഭരണകാലത്തുണ്ടായി. കേരളത്തിൽ എല്ലാ ഭാഗത്തും അത് പ്രകടമാണ്. മാത്രമല്ല, ആ ഒരു ബ്രാഞ്ചിന്റെ ഉദ്ഘാടനത്തിന് സി.പി.എം.-ന്റെ സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറിയടക്കം നിർവ്വഹിക്കുന്ന സന്തോഷകരമായ അഭിപ്രായ സമന്വയം ഈ രംഗത്തുണ്ടാക്കിയെങ്കിൽ ഇതുപോലെ സഹകരണ മേഖല പോകണം. ഇത് പിടിച്ചെടുക്കേണ്ടതല്ല, ഇത് അടിച്ചു തകർക്കേണ്ടതല്ല, കേരളത്തിലെ പാവപ്പെട്ടവരെ രക്ഷിക്കേണ്ട മേഖല എന്നുള്ള നിലയിൽ തന്നെ, ഒരു ലക്ഷം രൂപയുടെ ലോൺ വാങ്ങുമ്പോൾ 4000 രൂപ പോക്കറ്റിലേയ്ക്ക് തിരിച്ചുവിടുന്ന ഗഹാൻ സമ്പ്രദായം യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നേട്ടമാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം, എസ്.സി./എസ്.ടി. സഹകരണ സംഘങ്ങൾ നമ്മുടെ കണക്കുപ്രകാരം 797 ഉണ്ട്. പക്ഷേ അതിൽ ഫങ്ഷൻ ചെയ്യുന്നത് 575 ആണ്. എസ്.സി./എസ്.ടി. മേഖലയിലെ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ തകർന്നാൽ നമ്മുടെ ആദിവാസി, പട്ടികജാതി, പട്ടികവർഗ്ഗ യുവാക്കൾ നാശത്തിലേയ്ക്ക് പോവുകയാണ്. മലയോര മേഖലയിൽ അവരുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട കളക്ടീവ് സെന്ററുകളിൽനിന്നും അവർ ശേഖരിച്ചിരുന്നത് ഈഞ്ച, ചീനിക്ക, തേൻ തുടങ്ങിയവയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്നും ഏറ്റവും കൂടുതൽ കയറ്റുമതി ചെയ്യുന്നത് തേൻ ആയിരുന്നു. ആ തേനിന്റെ സംഭരണം ഇന്ന് മലയോരമേഖലയിൽ കമ്മിയായിട്ടുണ്ട്. ഇന്ന് ആദിവാസി ചെറുപ്പക്കാർ കഞ്ചാവ് കൃഷിയിലേയ്ക്കും മറ്റും പോവുകയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ എസ്.സി./എസ്.ടി. സഹകരണ സംഘങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തി ആദിവാസി പയ്യന്മാരെ പങ്കെടുപ്പിച്ച് extension work നടത്തി തേൻ അടക്കമുള്ള വിഭവങ്ങൾ സംഭരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ തന്നെ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതമായി 15 കോടി രൂപയുണ്ടായിരുന്നതിൽ 10.5 കോടി രൂപ ചെലവാക്കുകയുണ്ടായി, അതിൽ ഞാൻ അങ്ങയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ഇവിടെ മറ്റൊരുകാര്യം പറയാനുള്ളത് നമ്മുടെ കേരളത്തിൽ 2001-ലെ deposit mobilization 513 ശതമാനം ആയിരുന്നെങ്കിൽ ഇപ്പോഴത് 204 ശതമാനം ആയി കുറഞ്ഞു. നമ്മുടെ ടാർജറ്റ് 450 കോടി രൂപയായിരുന്നെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ 920 കോടി രൂപയായി ഉയർത്താൻ കഴിഞ്ഞുവെങ്കിലും 2001-ലെയും 2002-ലേയും ഈ രംഗത്തുള്ള ശതമാനത്തിന്റെ achievement കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സെക്ടറിൽ നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ deposit mobilization ശക്തിപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ നമുക്ക് കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ വേണം. ആ രംഗത്ത് കൂടുതൽ ഉത്തരവാദിത്വം പ്രകടിപ്പിക്കണമെന്ന് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ആളുകളോട് പറയണം. മഴവെള്ള സംഭരണ രംഗത്തുവരെ അങ്ങയുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പോയത് കേരളത്തിൽ മറ്റു സഹകരണസംഘങ്ങൾക്കും മറ്റുമേഖലകൾക്കും മാതൃകയാണ്. അതുപോലെ O.T.S-ന്റെ കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് നടപ്പാക്കിയ തീരുമാനവും ഞങ്ങൾ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. പലിശ നാലുശതമാനമായി കുറച്ച അങ്ങയുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് നടപടിയെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. അതോടൊപ്പംതന്നെ മറ്റൊരു കാര്യം സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത് സർവ്വകലാശാലയുടെ സ്വയംഭരണത്തെക്കുറിച്ചാണ്. കോളേജുകളുടെ സ്വയംഭരണത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ ചർച്ച കേൾക്കാറുണ്ട്. അതുപോലെ സഹകരണ മേഖലയുടെ സ്വയംഭരണത്തെക്കുറിച്ച് ഒരു ചർച്ച എന്തുകൊണ്ട് പൊങ്ങിവന്നുകൂടാ? ആന്ധ്രയിൽ സഹകരണ മേഖലയിൽ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുണ്ടായി, ബീഹാറിലും കാശ്മീരിലും കർണാടകയിലുമുണ്ടായി. ഇന്ന് കേരളത്തിലും ബംഗാളിലും അതിനെപ്പറ്റി ചിന്തിക്കുന്നുണ്ടോ? ബംഗാൾ ചിന്തിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് കേൾക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ നമുക്ക് സ്വയംഭരണാവകാശമുള്ള ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് മേധാവികളുടെ അലോഹ്യമില്ലാത്ത പൊതുജനങ്ങളുടെ മാത്രം പങ്കാളിത്തമുള്ള തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപന സംവിധാനങ്ങൾ, ആഡിറ്റിന്റെ രംഗത്തുമാത്രം എന്തെങ്കിലും restriction വരുത്തിക്കൊണ്ട് സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായംകൂടി എനിക്കുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുകൊണ്ടുതന്നെ മലബാറിന് അർഹമായ പ്രാതിനിധ്യം നൽകണം. അതുപോലെതന്നെ സഹകരണമേഖലയിൽ കുറെ കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ നടപ്പാക്കണം, എല്ലാവർക്കും അംഗത്വം എന്ന സുതാര്യമായ സമീപനം, പല രംഗത്തും ഇന്ന് സഹകരണമേഖലയിലില്ല, ആ രംഗത്തേയ്ക്കുകൂടി കടന്നുവരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് പൗരന് പഞ്ചായത്ത് വോട്ടവകാശമുള്ളതു പോലെ, നിയമസഭയിൽ വോട്ടവകാശമുള്ളതുപോലെ എല്ലാ ജനങ്ങൾക്കും സഹകരണമേഖലയിൽ വോട്ടവകാശമുള്ള ഒരു സിസ്റ്റത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചാൽ മാത്രമേ തീവ്രമായ കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിന്റെ ഇടുങ്ങിയ ചിന്താഗതി ഈ രംഗത്തുനിന്നും നിർമ്മാർജ്ജനം ചെയ്യാൻ കഴിയൂ എന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: സർ, ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ പല അംഗങ്ങളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ ഈ സഭയുടെ കഴിഞ്ഞ പത്ത് ഇരുപതു വർഷക്കാലത്തെ ചരിത്രം

2.30 p.m.] പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വിമർശനം ഉണ്ടാകുന്ന

രണ്ടു വകുപ്പുകളാണ് ഗതാഗതവും സഹകരണവും. ബെല്ലും ബ്രേക്കുമില്ലാത്ത സഹകരണ വകുപ്പിന്റെ ചർച്ച അവസാനം ബഹളമുണ്ടാക്കുന്ന, ബഹിഷ്ക്കരണമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിലാണ് അവസാനിക്കുന്നത്. അതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു സമീപനമാണ് ഇവിടെ നിങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചത്. കഴിഞ്ഞ 14 വർഷക്കാലമായി, ഈ സഭയിലെ ചർച്ച കാണുകയും കേൾക്കുകയും അതിൽ പങ്കെടുക്കുകയും ചെയ്ത ഒരംഗമെന്നുള്ള നിലയിൽ ഇന്നത്തെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത എനിക്ക് വളരെയേറെ സന്തോഷം തോന്നുന്നു. തീർച്ചയായും അക്കാര്യത്തിൽ നമ്മുടെ ഗതാഗതവകുപ്പു മന്ത്രി ശ്രീ. ശക്തനും സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. എം.വി. രാഘവനും പ്രത്യേകം അഭിനന്ദനം അർഹിക്കുന്നു എന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഈ രണ്ടു വകുപ്പുകളും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ജനങ്ങളുടെ നിത്യ ജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കിടക്കുന്ന അതിപ്രധാനമായ വകുപ്പുകളാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ദിനംപ്രതി ഏതാണ്ട് 32 ലക്ഷത്തോളം യാത്രക്കാരെ യാത്ര ചെയ്യിപ്പിക്കുന്ന ഒരു പബ്ളിക് യൂട്ടിലിറ്റി സെക്ടറാണ്. അതുപോലെ ഇവിടെ 84 ശതമാനം പ്രൈവറ്റ് ബസ്സുകളും 16 ശതമാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകളുമാണുള്ളത്. എന്നു പറഞ്ഞാൽ 4,100 ബസ്സുകളെ വച്ചുകൊണ്ടാണ് 32 ലക്ഷം യാത്രക്കാരെ എല്ലാ ദിവസവും യാത്ര ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നതെന്ന് അർത്ഥം. അലാവുദ്ദീന്റെ അത്ഭുത വിളക്കൊന്നും ശ്രീ. എൻ. ശക്തന്റെ കയ്യിലില്ല. പക്ഷേ വളരെ സൗമ്യമായി, യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടുകൂടി പ്രശ്നങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി, പ്രശ്നത്തിന്റെ വശങ്ങൾ എല്ലാവരുമായി സംസാരിച്ച്, അത് അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട്, അതിന്റെ നല്ല വശങ്ങൾ ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട്, ക്രിയാത്മകമായി പ്രതികരിച്ചുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിച്ചതിന്റെ ഫലമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-ക്ക് ഗതാഗത രംഗത്ത് വളരെയേറെ നേട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ള യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മുടെ മുമ്പിലുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ടാണ് നെയ്യാറ്റിൻകര

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റൂട്ട്. എത്ര ബസ്സ് കൊടുത്താലും അതിരൂക്ഷമായ യാത്രാക്ലേശമുള്ള സ്ഥലമാണ്. ആ താലൂക്കിൽ പലപ്പോഴും എം.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയിൽ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്യാൻ എനിക്കു സാധിച്ചിട്ടില്ല. എങ്കിൽപ്പോലും എന്നും ഒരു തലവേദനയായി വന്നിട്ടുള്ള, ഗതാഗത രംഗത്തെ ഈ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കാൻ ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ ഈ വകുപ്പിന്റെ ചുമതല ഏറ്റെടുത്തതോടുകൂടി സാധിച്ചു എന്നത് എടുത്തു പറയേണ്ട ഒരു നേട്ടമാണ്. നെയ്യാറ്റിൻകര താലൂക്കിൽ ആദ്യത്തെ നാഷണലൈസ്ഡ് റൂട്ട് എന്ന പ്രത്യേകത മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് നല്ല സമീപനമാണ് നമ്മുടെ പ്രിയപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിച്ചത്. അതിന്റെ ഫലമായി സർവ്വീസുകൾ വളരെ ഭംഗിയായി നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. ജീവനക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ പരിമിതിക്കകത്തുനിന്നുകൊണ്ട് പരമാവധി അംഗീകരിച്ച ഒരു കാലഘട്ടം കൂടിയാണ്. അതു നമുക്ക് രണ്ടു വിഭാഗക്കാർക്കും അറിയാം. ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം ഇവിടെ സംസാരിച്ചതാണ്. ജീവനക്കാർക്ക് ധാരാളം കഷ്ടങ്ങൾ നൽകുന്ന സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിന്റെ പേരു പറഞ്ഞുകൊണ്ട്, സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതയുടെ പേരു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ജീവനക്കാർക്കു ലഭിക്കേണ്ട ന്യായമായ ആവശ്യങ്ങൾ പോലും, routine promotion പോലും നിഷേധിച്ച ഒരു കാലഘട്ടമായിരുന്നു ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ മന്ത്രി-ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ മുൻകൈ എടുത്ത് അഞ്ചു ശതമാനം ഡി.എ. ജീവനക്കാർക്കു നൽകി. അതിൽ ഞങ്ങൾക്കു സന്തോഷമുണ്ട്. കേരളത്തിൽ 22 ശതമാനം ഡി.എ. കുടിശ്ശികയുള്ള ഏക പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനം എന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ആണ്. ഇതിനകത്തുള്ള പ്രശ്നമെന്നു പറയുന്നത് better relation ആണ്. Better relation between management and trade union, ആ കാര്യത്തിൽ ബഹുമാന്യനായ നമ്മുടെ പുതിയ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്കു വിജയിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ഞങ്ങൾ കക്ഷി രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായി ഒരു മേശയ്ക്കു ചുറ്റുമിരുന്ന് മാനേജുമെന്റിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്താണെന്നും യൂണിയന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്താണെന്നും അവർ പറയുന്നു. അങ്ങനെയൊരു നല്ല better relation വളർത്തിയെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ആധുനിക മാനേജുമെന്റിന്റെ ഒരു സംവിധാനമെന്നു പറയുന്നതു തന്നെ, വിജയമെന്നു പറയുന്നതു തന്നെ, പഴയ രാജാവിന്റെ കാലഘട്ടമല്ല. തൊഴിലാളികൾ, തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ എന്തു ചോദിച്ചാലും അതു തരില്ല എന്ന പിടിവാശി, ആ പഴയ രാജഭരണമുണ്ടല്ലോ അതൊന്നും ശ്രീ. എൻ. ശക്തന്റെ ഭരണത്തിൽ ഇല്ല. ഒരു മേശയ്ക്കു ചുറ്റും ഞങ്ങൾ ഇരിക്കുന്നു, എല്ലാ യൂണിയൻകാരും അവിടെയുണ്ട്. ചർച്ചകൾ നടക്കുന്നു, പരിമിതികൾക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ജീവനക്കാർക്കുവേണ്ടി പരമാവധി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തപ്പോൾ, ഈ വകുപ്പിനു കാര്യക്ഷമതയുണ്ടായി. അതിന്റെ ഫലമായി എന്തുണ്ടായി? വരുമാനത്തിൽ മികച്ച വർദ്ധനവുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ എന്താണ് സ്ഥിതി? എൽ.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭരണകാലത്ത് പ്രതിദിന വരുമാനമെന്നു പറയുന്നത് 164 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ കുറെ മാസങ്ങളിലെ കണക്കെടുത്താൽ പ്രതിദിന ശരാശരി വരുമാനം 210 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഏതാണ്ട് 40-50 ലക്ഷം രൂപയുടെ വരുമാന വർദ്ധനവ് ഈ രംഗത്തുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു, മന്ത്രി നടത്തിയ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ജനോപകാരപ്രദങ്ങളായ പ്രവർത്തനങ്ങളോടൊപ്പം തന്നെ ജീവനക്കാരെ അംഗീകരിക്കുവാൻ കൂടി ഈ പുതിയ മന്ത്രി തയ്യാറായതിന്റെ ഫലമായി, ഇതു തങ്ങളുടെ നിലനിൽപ്പിനാവശ്യമാണെന്നുള്ള ഒരു പുതിയ സമീപനം അവിടത്തെ തൊഴിലാളികൾ സ്വീകരിച്ചതുകൊണ്ടാണ് 164-ന്റെ സ്ഥാനത്തു നിന്നും പ്രതിദിന വരുമാനം 210 ലക്ഷം രൂപയാക്കി നമുക്ക് ഉയർത്താൻ കഴിഞ്ഞത്. ഇനിയും കുറെക്കൂടി കാര്യങ്ങൾ മുമ്പോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും. ഈ സഹകരണം അങ്ങു തുടർന്നാൽ തീർച്ചയായും കേരളത്തിലെ ഒരു മാതൃകാ പബ്ളിക് സെക്ടർ സ്ഥാപനമായി ഈ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ മാറ്റാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ആ കാര്യത്തിൽ എല്ലാ യൂണിയനുകളുടേയും പിന്തുണ അങ്ങേയ്ക്ക് ഉണ്ടാകുമെന്നുകൂടി ഞാൻ അങ്ങയെ അറിയിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് സ്ഥാനമേറ്റെടുത്തപ്പോൾ ചിലയാളുകളൊക്കെ പറഞ്ഞു, ഈ നിലയ്ക്കു പോയാൽ 45 ദിവസത്തിനകം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പൂട്ടും എന്ന്. 45 അല്ല 450 കൊല്ലക്കാലം ഈ വകുപ്പ് അങ്ങ് കൈകാര്യം ചെയ്താലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പൂട്ടുകയില്ല എന്ന് ചുരുങ്ങിയ കാലം കൊണ്ട് തെളിയിച്ചതിൽ ഞങ്ങൾക്കെല്ലാം സന്തോഷമുണ്ട്. ഞങ്ങളുടെ പിന്തുണ എന്നും അങ്ങേയ്ക്കുണ്ടാകുമെന്ന് ഞാൻ അറിയിക്കുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രതിമാസ നഷ്ടമെന്നു പറയുന്നത് 9.88 കോടി രൂപയായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ കുറെ മാസമായി ആ നഷ്ടത്തെ 7.73 കോടി രൂപയായി കുറച്ചു കൊണ്ടു വരാൻ നമുക്കു കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ തരം താഴ്ത്തിയ ഡിപ്പോകളെ പുനഃസ്ഥാപിച്ചു. നിർത്തലാക്കിയ ധാരാളം സ്റ്റേ ബസ്സുകൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. 320 പുതിയ ഷെഡ്യൂളുകൾ ആരംഭിച്ചു. ഇന്നു ഷെഡ്യൂളുകളുടെ എണ്ണം as per record 3991 വരും. ചില ബസ്സുകൾക്ക് രണ്ടു ഷെഡ്യൂളുകളുണ്ട്. 4115 ഷെഡ്യൂളുകൾ ഇന്നു ഓപ്പറേറ്റു ചെയ്യുകയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചരിത്രത്തിൽ ഇത്രയും ഷെഡ്യൂളുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്ത ഒരു കാലഘട്ടം ഇതിനുമുമ്പ് ഒരിക്കലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നുള്ള കാര്യം ഈ സഭയിൽ പറയാതിരിക്കുന്നത് ഒരു അഭംഗിയാകുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ പറയുകയാണ്. മിനി ബസ്സിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പലരും പറഞ്ഞതാണ്. സാധാരണ വലിയ ബസ്സിനു പോകാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ സാധാരണക്കാർക്കു യാത്ര ചെയ്യാൻ ഈ മിനി ബസ്സ് ഒരു അനുഗ്രഹമാണ്. കൂടുതൽ മിനി ബസ്സുകൾ ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നിർത്തലാക്കി വച്ച പി.എസ്.സി. നിയമനങ്ങൾ ഈ മന്ത്രി പുനഃസ്ഥാപിച്ചതിൽ ഞങ്ങൾക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്. പി.എസ്.സി. വഴി 2482 എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ റെഗുലറൈസ് ചെയ്യാൻ ഈ ചുരുങ്ങിയ സമയം കൊണ്ട് ഈ ഗവൺമെന്റിനും ഈ മന്ത്രിക്കും കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതിൽ ഞങ്ങൾക്ക് അതിയായ സന്തോഷമുണ്ട്. ശബരിമല കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയൊരു പിൽഗ്രിം സെന്ററാണ്. ശബരിമല യാത്രാസമയത്ത് അതിരൂക്ഷമായ സാമ്പത്തിക പ്രശ്നം ഉണ്ടായിട്ടും 20 ശതമാനം ചാർജ്ജു കുറച്ചുകൊണ്ട് ശബരിമല ഭക്തന്മാരോട് നീതി കാണിച്ച ഒരു ഗവൺമെന്റു മന്ത്രിയുമാണ് ഈ രാജ്യം ഭരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചരിത്രം എടുത്തു പരിശോധിച്ചാൽ യു.ഡി.എഫ്.-ഉം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കോൺഗ്രസ്സും ഭരിച്ച സമയത്തു മാത്രമാണ് നീതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ളത്, സാമ്പത്തിക സഹായങ്ങൾ കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഭരിച്ച അഞ്ചു വർഷക്കാലം നിങ്ങൾ ആകെ നൽകിയത് 24 കോടി രൂപയുടെ സഹായമാണ്. യു.ഡി.എഫ്. ഭരിച്ച മൂന്നേ മുക്കാൽ വർഷംകൊണ്ട് 40 കോടി രൂപ നൽകിക്കഴിഞ്ഞു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ): സർ, എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 24 കോടി രൂപയല്ല തന്നത്. 21.5 കോടി രൂപയാണ് തന്നത്.

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: കണക്കുകൾ പറയുന്നത് 24 കോടി രൂപയെന്നാണ്. സത്യം അറിഞ്ഞതിൽ സന്തോഷമുണ്ട്. 40 കോടി രൂപയിൽ 20 കോടി രൂപ എന്നു പറയുന്നത് ഒറ്റ തവണയായി കൊടുത്തു. അതു എനിക്കു നന്നായി അറിയാം. ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി എടുത്ത പ്രത്യേകമായ താല്പര്യം, ശ്രീ. ഉമ്മൻചാണ്ടിയും ധനകാര്യമന്ത്രിയും പ്രത്യേകമായി എടുത്ത താല്പര്യപ്രകാരം 20 കോടി രൂപ ഒറ്റ തവണയായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കു നൽകിക്കൊണ്ട് തൽക്കാലം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ പിടിച്ചു നിർത്താൻ ഈ ഗവൺമെന്റിനു കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതിന് ഞാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിനെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ജീവനക്കാർക്ക് 5 ശതമാനം ഡി.എ. കൊടുത്ത കാര്യം ഞാൻ പറഞ്ഞല്ലോ. ഞങ്ങൾ routine promotion ചോദിച്ചാൽ അവർ തരുമായിരുന്നില്ല. ഈ ചുരുങ്ങിയ ആറു മാസം കൊണ്ട് 1200 ആളുകൾക്കാണ് അവിടെ പ്രൊമോഷൻ കൊടുത്തത്. അങ്ങനെ മൊത്തത്തിൽ നോക്കുമ്പോൾ വളരെ ശക്തമായ ഒരു സമീപനം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹം മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അദ്ദേഹം നയരേഖയിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നുണ്ട്. എന്താണ്? അനന്തപുരി ഫാസ്റ്റ് 150 എണ്ണം മൂന്നു മാസത്തിനകം ഇറക്കുമെന്നു പറയുന്നു. അതു സമയബന്ധിതമായി ഇറക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ 100 എണ്ണം ഇറക്കുമെന്നു പറയുന്നു. അതു സമയബന്ധിതമായി ഇറക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അതുപോലെ എയർ കണ്ടീഷൻഡ് ബസ്സുകൾ ഇന്നു പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. 25 എയർ കണ്ടീഷൻഡ് എക്സ്പ്രസ്സ് ബസ്സുകൾ ഇറക്കുമെന്ന് നയരേഖയിൽ പറയുന്നു. നല്ല കാര്യമാണ്. അതു പൂർത്തീകരിക്കണം. അതുപോലെ നമുക്കു ലാഭം ഉണ്ടാക്കുന്ന ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് സർവ്വീസുകൾ കൂടുതൽ introduce ചെയ്യുവാനുള്ള നടപടികൾ അങ്ങു സ്വീകരിക്കണമെന്നുകൂടി ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ എം.എൽ.എ.-യാണ് ഞാൻ. സിറ്റിയിലെ യാത്രക്ലേശത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. നല്ലകാര്യം തന്നെ. ഈഞ്ചക്കൽ ബസ് സ്റ്റേഷൻ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കി ലോംഗ് സർവ്വീസ് ഡിപ്പോ അവിടെ തുടങ്ങിയാൽ സിറ്റിയിലെ യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കും. ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ശ്രീ. ജോണിക്ക് ഒരു ആശങ്കയും വേണ്ട. ഈഞ്ചയ്ക്കൽ ബസ് സ്റ്റേഷൻ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിച്ച് ഈ സിറ്റിയിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുവാൻ സത്വര നടപടികൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കും. അതിനുള്ള കരുത്ത് നമ്മുടെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് ഉണ്ട് എന്നതിൽ എനിക്ക് യാതൊരു സംശയവുമില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നമ്മുടെ തമ്പാനൂർ ബസ് സ്റ്റേഷനിൽ ദീർഘദൂര ബസ്സുകൾ എല്ലാം സിറ്റി ബസ്സുകളാണ്. ഇതു രണ്ടും സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയണം. അതുപോലെ തന്നെ ബസ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ ടോയ്‌ലറ്റ് സൗകര്യം ഇല്ല. ബസ്സുകളുടെ വൃത്തിയില്ലായ്മയുണ്ട്. അതിനെല്ലാംകൂടി ഒരു സമയബന്ധിതമായ പരിപാടിയിട്ടുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നന്നാക്കാൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇതെല്ലാം പറയുമ്പോൾ യാഥാർത്ഥ്യം നാം കാണേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഭാവി അത്ര ശോഭനമാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. അതിരൂക്ഷമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയാണ് നമുക്കുള്ളത്. പബ്ലിക് സെക്ടറിനെല്ലാം ഒരു കുഴപ്പമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഒരു പബ്ലിക് സെക്ടർ സ്ഥാപനമെന്നതിലുപരി ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ്. ജനങ്ങൾക്ക് യാത്രാസൗകര്യം ഒരുക്കിക്കൊടുക്കാൻ ബാദ്ധ്യതയുള്ള ഒരു ഗവൺമെന്റ് ഭരിക്കുമ്പോൾ ഇത് ലാഭനഷ്ടത്തിൽ മാത്രം കാണേണ്ട ഒരു സ്ഥാപനമല്ല. പല അംഗങ്ങളും പ്രസംഗിച്ചതുപോലെ ഇത് ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസാണ്. ഇവിടെ എന്താണ് സ്ഥിതി? അതിരൂക്ഷമായ ഡീസലിന്റെ വിലവർദ്ധന. എനിക്ക് ലഭ്യമായ കണക്കനുസരിച്ച് ഡീസൽ ടാക്സ് ഇനത്തിൽ 54 കോടി രൂപയാണ് ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കേണ്ടത്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സ് 9.5 കോടി രൂപയാണ് ഈ രണ്ടിനത്തിൽ മാത്രമായി 63½ കോടി രൂപയാണ് ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കേണ്ടത്. ഡീസൽ ചെലവ് 24 കോടി രൂപയിൽ നിന്നും 29 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. പെൻഷൻ ബാദ്ധ്യത 8 കോടി രൂപയിൽനിന്നും 9 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. അതുപോലെ തന്നെ ലോൺ റീപേമെന്റ് ആറര കോടി രൂപയിൽനിന്നും ഏഴര കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. പിന്നെ അങ്ങോട്ടുള്ള നാളുകൾ എന്നു പറയുന്നത് അതിരൂക്ഷമായ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതയുള്ള ഒരു കാലഘട്ടമാണ്. അങ്ങ് വരുമ്പോൾ പ്രതിദിനം 11 ലക്ഷം കി. മീറ്ററാണ് ഇവിടെ സർവ്വീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നത്. അത് ആറ് മാസംകൊണ്ട് 12½ ലക്ഷം കി. മീറ്ററായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞാൽ ഒരു ദിവസം ഒന്നരലക്ഷം കി. മീറ്റർ കൂടുതൽ ഓടുകയാണ്. ഈ ഓടുന്ന ഒന്നര ലക്ഷം കി. മീറ്ററും ലാഭത്തിൽ പോകുന്ന റൂട്ടുകളാണ് എന്ന് അഭിപ്രായം എനിക്കില്ല. ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി എന്ന നിലയ്ക്കുള്ള ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തുന്ന ഒരു പ്രവർത്തനശൈലിയിൽ രൂക്ഷമായ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ വരാൻ പോവുകയാണ്. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്, ഇൻഡ്യയിലെ മറ്റ് പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ബഡ്ജറ്ററി പ്രൊവിഷൻ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ചില സ്റ്റേറ്റുകളിൽ പെൻഷൻ പൂർണ്ണമായും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് വഹിക്കുകയാണ്. ഇലക്ട്രിസിറ്റി ബോർഡ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പബ്ലിക് സെക്ടറുകൾ നാല് ശതമാനമാണ് ഡീസലിന്റെ ടാക്സ് ഇനത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കേണ്ടത്. പ്രതിമാസം 63½ കോടി രൂപ കൊടുക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 24 ശതമാനം ടാക്സ് ആണ് ഡീസലിന് ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. രണ്ടു കാര്യങ്ങൾകൊണ്ട് നമുക്ക് രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. ബഡ്ജറ്ററി പ്രൊവിഷൻ ഉണ്ടാകണം, ടാക്സ് നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട്,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അല്ലെങ്കിൽ പിരിച്ചെടുക്കുന്ന ഈ മുഴുവൻ ടാക്സും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് തിരിച്ചുകൊടുക്കണം. മറ്റ് സ്റ്റേറ്റുകളിൽ ചെയ്യുന്നതുപോലെ പെൻഷൻ ബാദ്ധ്യത ഈ ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണം. ഇവിടെ വികലാംഗർ, അന്ധർ തുടങ്ങിയ ആളുകൾക്കെല്ലാംകൂടി കൺസഷൻ കൊടുക്കുന്നത് ഏതാണ്ട് 47 കോടി രൂപയാണ്. ഇതെല്ലാം ചെയ്യുന്ന ഈ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിർത്തണമെങ്കിൽ ഒന്നുകിൽ ഡീസലിന്റെ ടാക്സ് 4 ശതമാനം ആക്കി കുറയ്ക്കണം. അല്ലെങ്കിൽ പെൻഷൻ ബാദ്ധ്യത ഏറ്റെടുക്കണം. ഈ സാമ്പത്തിക ക്രമീകരണം ഏറ്റെടുത്തു കൊണ്ട് വന്നില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ ഇന്നത്തെ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് നമ്മുടെ മന്ത്രി ശക്തൻ ഓടുന്ന വേഗത്തിൽ ഓടിയാൽ വഴിയിൽ നിൽക്കേണ്ട സ്ഥിതി വരും. ഇത് വളരെ ഗൗരവമായി ഗവൺമെന്റ് കാണണം. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം എന്നാണ് എനിക്ക് ഇതിനെക്കുറിച്ച് പറയാനുള്ളത്. അതുപോലെ മറ്റൊരു കാര്യം, എം.പി. ഫണ്ട്, എം. എൽ. എ. ഫണ്ട്, ഫ്ളഡ് ഫണ്ട്, അതുപോലെ തന്നെ ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് സംവിധാനം, ജില്ലാ-ബ്ലോക്ക്-ഗ്രാമ പഞ്ചായത്ത് ഇതിന്റെ ഫലമായി ധാരാളം പുതിയ റോഡുകൾ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിൽ വന്നു. അവിടെത്തെ ആളുകൾ അതിരൂക്ഷമായ യാത്രാക്ലേശം അനുഭവിക്കുന്നു. പുതിയ റോഡുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുമ്പോൾ നിയോജക മണ്ഡലത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതിന്റെ കണക്കെടുത്തുകൊണ്ട് എം.പി. ഫണ്ട്, എം. എൽ. എ. ഫണ്ട് തുടങ്ങിയവ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയ ടാറിട്ട റോഡുകൾ കൂടുതൽ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ യാത്രാ സൗകര്യം കൊടുക്കാൻവേണ്ടി ആ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൂടുതൽ മിനി ബസ്സുകൾ കൊടുക്കാനുള്ള സംവിധാനം അങ്ങ് ഉണ്ടാക്കണം. അതിനുള്ള ചർച്ച നടത്തണം എന്നാണ് എനിക്ക് വിനീതമായി അങ്ങയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. ഞാൻ നെയ്യാറ്റിൻകരയിലെ എം.എൽ.എ.-യാണ്. കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പാരലൽ സർവ്വീസുകൾ ഉള്ളത് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലാണ്. പാരലൽ സർവ്വീസുകൾ ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഏർപ്പെടുത്തി കൊണ്ട് അവിടെ കർശനമായ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വരുമാനത്തിൽ പ്രതിദിനം 20 മുതൽ 25 ശതമാനം വരെ വർദ്ധനവുണ്ടാകും എന്നാണ് കണക്കുകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. കണക്ക് എവിടെ നിന്നും കിട്ടി എന്ന് ചോദിച്ചാൽ ഈ അടുത്ത കാലത്ത് പാരലൽ സർവ്വീസുകാർ സമരം നടത്തിയപ്പോൾ ആ സമരസമയത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ വരുമാനത്തിൽ പ്രതിദിനം 20 മുതൽ 25 ശതമാനം വരെ വർദ്ധനവുണ്ടായതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. അതുകൊണ്ട് അതിനുള്ള അതിശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടു പോകണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. സാജുപോൾ: ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി ഇവിടെ വളരെ ശക്തമായി കാര്യങ്ങളൊക്കെ പിൻതാങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. യഥാർത്ഥത്തിലുള്ളതു തന്നെയാണോ പറയുന്നത്? തമ്പാനൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് സ്റ്റേഷൻ ഇവയൊക്കെ ദുർഗന്ധപൂരിതമായ അവസ്ഥയിലാണ്. അങ്ങ് പറയുന്നതിൽ വല്ല വാസ്തവവുമുണ്ടോ?

ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി: അതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് നമ്മുടെ ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണി മുൻകൈയെടുത്ത് ആ പ്രദേശങ്ങളുടെ പ്രത്യേകത മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ ഡെവലപ്മെന്റ്സ് നടത്തുകയാണ്. അവിടെ ചില പ്രശ്നങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. അത് പരിഹരിക്കും. സംശയം ഒന്നും വേണ്ട. അതുപോലെ തന്നെ കേരളത്തിലെ എല്ലാ പബ്ലിക് സെക്ടറിനും ഒരു എക്സ്പെർട്ട് മാനേജുമെന്റിന്റെ അഭാവമുണ്ട് എന്ന് പറയുന്നതിൽ എന്നോട് ആർക്കും വിഷമം ഉണ്ടാകരുത്. കുറേക്കൂടി ഇഫക്ടീവ് ആയ ഒരു ടോപ്പ് മാനേജുമെന്റും അതുപോലെ മിഡിൽ മാനേജുമെന്റും വേണം. മിഡിൽ മാനേജുമെന്റ് കുറേക്കൂടി ഇഫക്ടീവ് ആയ ഒരു സംവിധാനം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ വന്നാൽ ഇപ്പോൾ വിചാരിക്കുന്ന രീതിയിൽ കുറേക്കൂടി വേഗത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ നടത്താൻ കഴിയും. ഇവിടെ ഗവൺമെന്റ് ജീവനക്കാർക്കായി ഒരു ശമ്പളക്കമ്മീഷനെ വച്ചു. ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യമാണ്. നിലവിലുള്ള ശമ്പളക്കരാർ 2001-ൽ അവസാനിച്ചു. ഗവൺമെന്റ് ജീവനക്കാർക്കുള്ള ശമ്പള പരിഷ്ക്കരണം പോലെതന്നെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടേയും ശമ്പള പരിഷ്ക്കരണ ചർച്ച ആരംഭിക്കണം. അതുപോലെ തന്നെ ശമ്പള കമ്മീഷന്റെ തീരുമാനം അനുസരിച്ച് കേരള ഗവൺമെന്റ് ജീവനക്കാർക്ക് ഇടക്കാലാശ്വാസം കൊടുക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്കും കൊടുക്കണം. 22 ശതമാനം ഡി.എ. കുടിശ്ശികയുള്ള കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പബ്ലിക് സെക്ടറാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ കാര്യത്തിലെല്ലാം അങ്ങയുടെ പ്രത്യേകമായ ശ്രദ്ധയുണ്ടാകണം എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന ഒരു വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം നന്നാക്കുവാൻ അങ്ങ് നടത്തിയ ശ്രമങ്ങൾ ശ്ലാഘനീയമാണ്. ആ ശ്രമങ്ങൾക്ക് എല്ലാ പിന്തുണയും ഉണ്ടാകും. മോട്ടോർ വെഹിക്കൾസ് വകുപ്പിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ പലരും പറഞ്ഞു. 31 ലക്ഷം വാഹനങ്ങളുണ്ട്. പ്രതിദിനം 650 പുതിയ വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലിറങ്ങുകയാണ്. ഇവിടെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനാപകടമാണ്. കഴിഞ്ഞവർഷം 42,000 അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായി. നാലായിരത്തിലധികം മരണം നടന്നു. ഓരോ അഞ്ചു മിനിട്ടിലും അപകടം നടക്കുകയാണ്. എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്, അമിത വേഗത്തിൽ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നതും മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നതും ട്രാഫിക് നിയമം ലംഘിക്കുന്നതുമെല്ലാമുണ്ട്. ഇതിനുള്ള നിയമം കർശനമായിത്തന്നെ നടപ്പാക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം അങ്ങ് കൊടുക്കണം. അതിന് ഒരു ഉന്നതതല യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണം എന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. നമ്മുടെ സ്പെഷ്യൽ സ്ക്വാഡുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിച്ച് കൂടുതൽ സൗകര്യങ്ങൾ അവർക്ക് നൽകണം. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് വകുപ്പിലെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്ന കാര്യം ഒരു ചലഞ്ചായി എടുത്തുകൊണ്ട് അവർക്ക് വേണ്ട അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേക ശ്രദ്ധയുണ്ടാകണം. നിർദ്ദിഷ്ട റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ബിൽ അടുത്ത സഭയിൽ കൊണ്ടുവരുമെന്ന് അങ്ങ് നേരത്തെ പറഞ്ഞു. സമയബന്ധിതമായി ഒരു ചർച്ച നടത്തി ഈ നിയമം പാസ്സാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒരുപാട് പ്രത്യേക അധികാരങ്ങളും അവകാശങ്ങളും ഉണ്ട്. ഈ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ കഴിയും. അത് വളരെ വേഗം നടപ്പിലാക്കണ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന ആളുകൾക്ക് പലപ്പോഴും സമയബന്ധിതമായി ചികിൽസ കിട്ടുന്നില്ല എന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ആര് വണ്ടി ഓടിച്ചുപോയാലും പല കാരണങ്ങളാൽ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് ഒരാള് താഴെ വീണു കിടന്നാൽ പോലീസുകാർപോലും നിർത്താതെ വാഹനങ്ങൾ ഓടിച്ചുപോയ കഥകൾ നമ്മൾ പല പത്രങ്ങളിലും വായിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് വാഹനാപകട ത്തിൽപ്പെട്ട് റോഡിൽ കിടക്കുന്ന ആളുകളെ ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഹെൽത്ത് വകുപ്പും, പോലീസ് വകുപ്പും കൂടി സംയുക്തമായിട്ട് മുഖ്യമന്ത്രിയും ഹെൽത്ത് മിനിസ്റ്ററും കൂടി യോജിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കി വഴിയിൽ അപകടം പറ്റി ആരെങ്കിലും കിടന്നാൽ അവരെ സമയബന്ധിത മായി ആശുപത്രിയിൽ എത്തിച്ച് വിദഗ്ദ്ധമായ ചികിൽസ ലഭ്യമാക്കാനുള്ള സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുകൂടി ആലോചിക്കണം. പല പത്രത്തിലും വാർത്ത വായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവിടെ പലരും എക്സാമ്പിൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. അപകടത്തിൽ പെട്ടാൽ തിരിഞ്ഞുനോക്കാതെ വണ്ടി ഓടിച്ചുപോകുകയാണ്. അത് പരിഹരിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കെ.ടി.ഡി.എഫ്.സി. നല്ല രീതിയിൽ പ്രവർത്തനം നടത്തു ന്നുണ്ട്. കുറേക്കൂടി മേഖലകളിലേക്ക് ആ പ്രവർത്തനം വ്യാപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് ജോലി കൊടുക്കുന്ന ഒരു സംവിധാനമായി ഇതിനെ മാറ്റാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തണം. ഇവിടെ സഹകരണ ജനാധിപത്യം തിരിച്ചുകൊണ്ടുവന്ന ഒരു ആളാണ് ഇന്നത്തെ മന്ത്രി ശ്രീമാൻ എം. വി. രാഘവനും യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റും. സജീവ അംഗങ്ങൾക്കു മാത്രമായി വോട്ടവകാശം മാറ്റിവച്ച ഒരു കാലഘട്ടം ഉണ്ടാ യിരുന്നു, കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടം. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്ന ഉടനെ ആദ്യം ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ എതിർത്തുവെങ്കിലും ശ്രീ. എം. വി. ആർ. ആദ്യം ചെയ്തത് സജീവ അംഗത്തിനു മാത്രം വോട്ടവകാശം എന്നതു മാറ്റി സഹകരണ ജനാധിപത്യം പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ അംഗങ്ങൾക്കും വോട്ടവകാശം നൽകിക്കൊണ്ട് ശരിയായ ഒരു സഹകരണ ജനാധിപത്യം ഈ ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കി. അതുകൊണ്ടാണ് അങ്ങയെ ആരും കല്ലെറിയാതെ ഈ ചർച്ച കടന്നുപോയത് എന്നുകൂടി പറയാൻ എനിക്ക് അതിയായ സന്തോഷമുണ്ട്. സഹകരണവകുപ്പ് നടപ്പിലാക്കുന്ന കാർഷിക രംഗത്തെ കടാശ്വാസ പദ്ധതി വളരെ മാതൃകാപരമായ പ്രവർത്തനമാണ്. ഇത് കുറേക്കൂടി ഭംഗിയായി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടുപോകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. വളരെ മാതൃകാപരമായ ഒരു സഹകരണ സ്ഥാപനം ഗ്രാമത്തിന്റെ ഐശ്വര്യമാണ്. സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന പാവപ്പെട്ട ആളുകൾ ഓടി ഒരു വായ്പയെടുക്കാൻ ചെന്നാൽ വലിയ അനുഗ്രഹമായി സഹകരണ സ്ഥാപനം മാറിയിരിക്കുന്നു. അങ്ങയുടെ ശുഷ്കാന്തിയും ശ്രദ്ധയും ഉണ്ട്, എങ്കിലും ഒരു കാര്യം പറയട്ടെ. അങ്ങ് ഓടുന്ന വേഗത്തിൽ അങ്ങയുടെ വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഓടുന്നില്ല എന്നുള്ള പരാതി എനിക്കു കൂടിയുണ്ട്. പല ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ഓഫീസുകളിലും ബന്ധപ്പെട്ട ഫയലുകൾ ചെന്നാൽ ജനപ്രതി നിധികൾ വിളിച്ചാൽപോലും ആ ഫയലുകൾ വച്ച് കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട് ആവശ്യമില്ലാത്ത ന്യായങ്ങൾ പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അങ്ങ് ഓടുന്ന വേഗത്തിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പകുതിപോലും അങ്ങയുടെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഓടുന്നില്ല. എല്ലാവരും എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽക്കൂടി പ്രത്യേക ശ്രദ്ധയുണ്ടാകണം. കേരളത്തിൽ ഒന്നാമത്തെ വകുപ്പായി ഈ സഹകരണ വകുപ്പിനു മാറാൻ കഴിയും. അതുകൂടി ഒന്ന് ശ്രദ്ധിക്കണം. നമ്മുടെ തുറമുഖ മന്ത്രി കൂടിയായ ശ്രീമാൻ എം.വി.ആർ.-നെ ഞാൻ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ഞങ്ങളുടെ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലക്കാരുടെ ചിരകാലാഭിലാഷമായിരുന്നു വിഴിഞ്ഞം വാണിജ്യ തുറമുഖം. അങ്ങ് കഴിഞ്ഞ തവണ ഈ വകുപ്പിൽ ചുമതലയേറ്റ സമയത്ത് 1995-ൽ ആണെന്നു തോന്നുന്നു ഒരു ധാരണാപത്രത്തിൽ ഒപ്പുവച്ചു. ഞങ്ങളൊക്കെ പ്രതീക്ഷിച്ചത് അത് അതിവേഗം യാഥാർത്ഥ്യമാകുമെന്നാണ്. നിർഭാഗ്യമെന്നു പറയട്ടെ ആ ഗവൺമെന്റ് പോയി. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് വന്നു. അഞ്ചു വർഷക്കാലം ആ ഫയൽ പൊടിയടിച്ച് ഇരുന്നതല്ലാതെ ഒന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. ഇന്നത് മാറി. 4001 കോടി രൂപയുടെ മുതൽ മുടക്കുള്ള, പ്രതിവർഷം 2000 കോടി രൂപ വരുമാനം തരുന്ന ഒരു ലക്ഷം പേർക്ക് ജോലി ലഭിക്കുന്ന, ഒന്നര ലക്ഷം പേർക്ക് ഇൻഡയറക്ടറായി ജോലി ലഭിക്കുന്ന വലിയ പ്രോജക്ടായി തലസ്ഥാന നഗരിയുടെ, കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തെക്കൻ പ്രദേശത്തിന്റെ ഇൻഡ്യയിലെ തന്നെ ഏക തുറമുഖങ്ങളിൽ ഒന്നായി അനന്തമായ സാദ്ധ്യതകളുള്ള ഈ വിഴിഞ്ഞം വാണിജ്യ തുറമുഖം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കണം. അങ്ങ് ഇവിടെ നൽകിയ നയരേഖയിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എന്ന കമ്പനി രൂപീകരിച്ചു. 2005-ൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കും എന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. അങ്ങ് വലിയ ഇനിഷ്യേറ്റീവ് എടുത്ത് ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട് എന്ന് എനിക്കറിയാം. അങ്ങയെ ആരെങ്കിലും തടസ്സപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിച്ചാലും ഈ തലസ്ഥാന നഗരത്തിന്റെ, കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഉതകുന്ന ഒരു പ്രധാന പ്രോജക്ട് എന്ന നിലയിൽ മുന്തിയ പരിഗണന നൽകി ഈ നയരേഖയിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന സമയത്തുതന്നെ അത് നടപ്പിലാക്കാനുള്ള പ്രത്യേകമായ താൽപര്യം അങ്ങ് കാണിക്കണം. പൊതുവെ ഞാൻ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളിൽ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ രണ്ടു മന്ത്രിമാരും ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഈ നാല് വകുപ്പികളിലേയും ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഒരിക്കൽക്കൂടി പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ]

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: സർ, സഹകരണം, തുറമുഖങ്ങൾ, ഗതാഗതം, വാഹന നികുതികൾ എന്നീ വകുപ്പുകളിലേക്കുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ എതിർക്കുന്നു. സഹകരണത്തിന്റെ ശതാബ്ദി വർഷമാണ് ഈ വർഷം. കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക രംഗത്ത് ആഗോളവൽക്കരണം വരുത്തി വച്ച കെടുതികളെ സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ ഇവിടെ വിശദീകരിക്കാതെ തന്നെ എല്ലാവർക്കും അറിയാം. ഈ കെടുതിയിൽനിന്നും സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്നും കേരളീയ സമൂഹത്തെ രക്ഷപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാതൃകാപരമായ ഒട്ടേറെ ഭരണ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് കേരളത്തിന്റെ സഹകരണ മേഖല. കാർഷിക മേഖല, വിദ്യാഭ്യാസ മേഖല തുടങ്ങിയ രംഗത്തെല്ലാം ഉയർന്നുവന്ന പ്രതിസന്ധികൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ഒട്ടേറെ മാതൃകാപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള രംഗം തന്നെയാണ് സഹകരണ മേഖല. പക്ഷെ കഴിഞ്ഞ നാല് വർഷക്കാലത്തെ ഭരണം കൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ സഹകരണ മേഖലയെ എല്ലാ തരത്തിലും നശിപ്പിക്കുന്ന സമീപനമാണ് കേരളം ഭരിക്കുന്ന ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റും ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിമാരും സ്വീകരിക്കുന്നത്. സഹകരണത്തിന്റെ ശതാബ്ദി വർഷംതന്നെ ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും രൂക്ഷമായ പ്രശ്നങ്ങൾ സഹകരണ മേഖലയിൽ ഉയർന്നു വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ പ്രസംഗിച്ച ഐക്യജനാധിപത്യമുന്നണിയുടെ പ്രമുഖരായ സാമാജികന്മാർ പല കാര്യങ്ങളും ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഏറ്റവും അവസാനം പ്രസംഗിച്ച ശ്രീ. തമ്പാനൂർ രവി സഹകരണ മേഖലയിൽ എന്തെല്ലാമോ വലിയ സംഗതികൾ നടക്കുന്നു എന്ന രൂപത്തിലാണ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഞാൻ ചോദിക്കട്ടെ, യു.ഡി.എഫ്. ഭരണത്തിൽ ഈ വകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്തത് ആരാണ്? ഒരു മന്ത്രി. ഒരാളാണ് ആ പാർട്ടിയിൽ ഉള്ളത്, സി.എം.പി. എന്നാണ് ആ പാർട്ടിയുടെ പേര്. സി.എം.പി. എന്നുപറഞ്ഞാൽ Co-operative Movement for Party, അതാണ് അതിന്റെ യഥാർത്ഥ വസ്തുത. കേരളത്തിൽ ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണിക്കും മറ്റിതര പാർട്ടികൾക്കും പ്രത്യേകിച്ച് കോൺഗ്രസ്സിനൊന്നും ഈ രംഗത്ത് ഈ മേഖലയിൽ യാതൊരു കാര്യവുമില്ല, അവർ ഇതിനെ സംബന്ധിച്ചൊന്നും അന്വേഷിക്കുന്നില്ല. അന്വേഷിക്കാൻ പോയാൽ തന്നെ ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രി ഈ കാര്യങ്ങളൊന്നും അവർ പറയുന്നതനുസരിച്ച് ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ തയ്യാറുമല്ല എന്നുള്ള ഒരവസ്ഥയാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നിലനിൽക്കുന്നത്. ഇവിടെ കാർഷിക മേഖലയിലെ ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധി ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു കാർഷിക കടാശ്വാസ ബിൽ കേരള നിയമസഭ പാസ്സാക്കി. 2003-2004 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ 50 കോടി രൂപ ബഡ്ജറ്റിൽ അനുവദിച്ചു. 7-2-2005-ന് നിയമസഭയിൽ കൊടുത്ത ഒരു മറുപടിയിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നത് 50 കോടി രൂപ കൊടുത്തു, പക്ഷെ ചെലവഴിച്ചത് 13,99,02,000 രൂപ. ഇത്രയും രൂപ മാത്രമാണ് ചെലവഴിച്ചത്. 50 കോടി രൂപ ചെലവഴിക്കാനുള്ള അനുമതി കിട്ടിയിട്ട് യഥാർത്ഥത്തിൽ ചെലവഴിച്ചത് 13,99,02,000 രൂപയാണ്. കേരളത്തിൽ കൃഷിക്കാർ ഇന്ന് വരിവരിയായി നിന്ന് ആത്മഹത്യ ചെയ്യുകയാണ്. സഹകരണ വകുപ്പ് വെറും 11 ആളുകൾക്കു മാത്രമാണ് സാമ്പത്തിക സഹായം അനുവദിച്ചത്. അതും വയനാട് ജില്ലയിൽ മാത്രം 50,000 രൂപാ വച്ച്. 321 ആളുകൾ ആത്മഹത്യ ചെയ്ത കേരളത്തിന്റെ കാർഷിക മേഖലയിൽ കൃഷിക്കാരെ സഹായിക്കാൻ കേരളത്തിലെ സഹകരണവകുപ്പ് എന്താണ് ചെയ്തത്? ഒന്നും ചെയ്തില്ല. ഇപ്പോൾ സഹകരണ വകുപ്പിനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് സഹകരണ ബാങ്കുകൾ സംഭരണ രംഗത്ത് വരുന്നുണ്ട്. കൊപ്ര സംഭരണം, അതുപോലെ തന്നെ കുരുമുളക് സംഭരണം,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നെല്ല് സംഭരണം ഇങ്ങനെ. പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ നെല്ല് സംഭരിച്ച് ഏതാണ്ട് 25 സഹകരണ സംഘങ്ങൾ ഇപ്പോൾ കുത്തുപാള എടുത്തിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം നെല്ല് സംഭരിക്കാൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചു, ഒരു ക്വിന്റൽ നെല്ലിന് 830 രൂപാ വച്ച് സംഭരിച്ചു. ആയിരക്കണക്കിന് ടൺ സംഭരിച്ച സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ വാടകയ്ക്കെടുത്ത ഗോഡൗണുകളിൽ ഇപ്പോൾ കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ നെല്ല് കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ്. എന്താണ് സഹകരണ വകുപ്പ് ചെയ്യുന്നത്? ഇപ്പോൾ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി നിയമസഭയിൽ പ്രതിപക്ഷ അംഗങ്ങൾ സമരം ചെയ്തു. നിയമസഭയിൽ ഇതിന് വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവന്നു. എന്നിട്ടും സഹകരണ വകുപ്പ് ഇതിൽ മാതൃകാപരമായ ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഗവൺമെന്റ് 750 രൂപയ്ക്ക് സംഭരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ച നെല്ല് മററു ജില്ലകളിൽ സംഭരിച്ചപ്പോൾ 830 രൂപയ്ക്ക് പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ മാത്രം സംഭരിച്ചു എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 80 പൈസ അധിക ചെലവിൽ 40 പൈസ കൊടുക്കാമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമ്മതിച്ചു. എന്നിട്ട് സഹകരണവകുപ്പ് ഒന്നും ചെയ്തില്ല. ഈ രൂപത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ കാർഷിക മേഖലയിൽ സംഭരിക്കാൻ തയ്യാറായ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ ഉൾപ്പെടെ ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയിലേക്ക് നയിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് കേരളത്തിൽ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ നേതാക്കന്മാർ പ്രസംഗിക്കുമ്പോൾ എല്ലാ ആളുകളും ജനാധിപത്യത്തെപ്പറ്റി വലിയ പ്രസംഗം നടത്തുന്നതു കേട്ടു. ജനാധിപത്യം തിരിച്ചുകൊണ്ടുവന്നു എന്ന രൂപത്തിലുള്ള പ്രസംഗമാണ് നടത്തിയത്. കേരളത്തിലെ സഹകരണ മേഖലയ്ക്ക് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നത് സംസ്ഥാന സഹകരണ യൂണിയനാണ്. മാതൃകാപരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണ്. കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷമായി ഇവിടെ തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടന്നിട്ടില്ല. സർക്കിൾ സഹകരണ യൂണിയനുകളിലേയ്ക്ക് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടന്നു. അവിടെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ആളുകളെ ഡിക്ലറേഷൻ നടത്തി അവർക്ക് ചുമതല കൊടുക്കാത്തതിന്റെ ഫലമായി സംസ്ഥാന സഹകരണ യൂണിയനും ഇല്ല. സഹകരണം, പരിശീലനം, ഗവേഷണം അതുപോലെ തന്നെ സഹകരണ മേഖലയിൽ പുതിയ എന്തൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റി വിശദമായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി നേതൃത്വപരമായ പങ്ക് നിർവ്വഹിക്കേണ്ട സംസ്ഥാന സഹകരണ യൂണിയൻ നാഥനില്ലാത്ത കളരിയായി അധഃപതിച്ചിരിക്കുന്ന വിവരം നമ്മുടെ ആളുകൾ മനസ്സിലാക്കണം എന്നാണ് അതിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയാനുള്ളത്. ജനാധിപത്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് പ്രസംഗിച്ച ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണിയുടെ ആളുകൾ ഇതൊന്നും മനസ്സിലാക്കിയില്ല. അതുപോലെതന്നെ കേരളത്തിന്റെ കാർഷിക മേഖലയിൽ 61 പ്രാഥമിക കാർഷിക സഹകരണ സംഘങ്ങൾ ഒരു നിയന്ത്രണവും നിബന്ധനയും ഇല്ല, ഒരു പരിധിയുമില്ല, പുതിയതായി ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും പ്രൈമറി അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ ക്രെഡിറ്റ് സൊസൈറ്റീസ് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സമയത്ത് ആ സംഘങ്ങൾക്ക് മേലെയാണ് ഈ 61 അർബൻ ക്രെഡിറ്റ് സൊസൈറ്റീസ്

2/1167/2012—17

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വന്നിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ സഹകരണ മേഖലയെ എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും തകർക്കുന്ന രൂപത്തിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. മന്ത്രിയുടെ പാർട്ടിയുടെ ആളുകൾ, മന്ത്രിയുടെ പാർട്ടി പറയുന്നതിന് ഏറാൻ മൂളുന്ന ആളുകൾ മാത്രമാണ് ഇതിലെ ഭരണസമിതിയിലെല്ലാം വന്നിട്ടുള്ളത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ മാതൃകാപരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന നിരവധി സഹകരണ സംഘങ്ങളുണ്ട്. അതിൽത്തന്നെ കേരളത്തിൽ പ്രൈമറി അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ സൊസൈറ്റീസ് 538 എണ്ണം ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞ ഒരു മറുപടിയിൽ പറയുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കാത്ത സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളെ ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുപകരം യാതൊരു നിയന്ത്രണവും നിബന്ധനയും ഇല്ലാതെ ഈ അർബൺ ക്രെഡിറ്റ് സൊസൈറ്റീസ് ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. റിസർവ് ബാങ്കിന്റേതുൾപ്പെടെ ശക്തമായ നിയന്ത്രണം വന്നിട്ടാണ് ഇപ്പോൾ തൽക്കാലം നിർത്തിവച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ നിലയിൽ കേരളത്തിലെ പ്രൈമറി അഗ്രികൾച്ചറൽ ക്രെഡിറ്റ് സൊസൈറ്റികളുടെ പ്രവർത്തനമാകെ താറുമാറാകുന്ന സമീപനമാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ആയിരക്കണക്കിന് ജീവനക്കാർ സഹകരണമേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു ക്ഷേമബോർഡ് മാതൃകാപരമായി കേരളത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. സഹകരണ ജീവനക്കാരുടെ ക്ഷേമത്തിനു വേണ്ടിമാത്രം വിനിയോഗിക്കാവുന്ന ക്ഷേമബോർഡിലെ പണം പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിനുവേണ്ടി ഒരു കോടി രൂപ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നിർദ്ദേശാനുസരണം എടുത്തുകൊടുത്തു. എവിടെ തീരുമാനിച്ചു? ക്ഷേമ ബോർഡിലെ ഉത്തരവാദപ്പെട്ട ആളുകൾ തീരുമാനിച്ചു എന്നാണ് പറയുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്നെയാണ് പറഞ്ഞത്. അങ്ങനെ ഷെയറെടുക്കാനുള്ള യാതൊരു അധികാരവുമില്ല. അധികാരമില്ലാത്ത സമയത്ത് എടുക്കുന്ന തീരുമാനത്തിന്റെ ഭാഗമായി സംസ്ഥാന സഹകരണ ജീവനക്കാരുടെ ക്ഷേമത്തിനുവേണ്ടി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽനിന്നും ഒരു കോടി രൂപ എടുത്ത് വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചു. സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്ക് ടേക്ക് ഓവർ ലോൺ എന്ന് പറഞ്ഞിട്ട് മറ്റ് ചില ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നാണ് ലോൺ എടുത്തിട്ടുള്ളത്. കുത്തുപാളയെടുത്ത് പൊളിഞ്ഞ് പാളീസായിപ്പോയി സ്ഥാപനം. ആ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ലോണാണ് ടേക്ക് ഓവർ ലോണായി ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ പുറകിലെ താൽപര്യമെന്ന് പറയുന്നത് മറ്റ് ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും ലോണെടുത്ത് സാമ്പത്തികമായി പാപ്പരീകരിച്ച സ്ഥാപനം പ്രവർത്തിക്കാതെ നിൽക്കുന്ന സമയത്താണ് ടേക്ക് ഓവർ ലോണെന്ന പേരിൽ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിന്റെ ലോൺ കൊടുക്കുന്നത്. ഇത് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. കേരളത്തിന്റെ സഹകരണ മേഖലയിൽ വലിയ പുരോഗതി കൈവരിക്കാൻ കഴിയേണ്ട ഈ മേഖലയെ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ടേക്ക് ഓവർ ലോണെന്ന പേരിൽ തകർന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തരിപ്പണമായ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും ലോൺ കൊടുക്കുന്നതിന് പുറകിലത്തെ താൽപര്യം എന്താണെന്ന് ചുഴിഞ്ഞു പരിശോധിച്ചാൽ മറ്റ് പലതും നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. കേരളത്തിലെ അഭ്യസ്തവിദ്യരായ തൊഴിലില്ലാത്ത ചെറുപ്പക്കാർക്ക് ജോലി ലഭിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട മേഖലയാണ് സഹകരണരംഗം. ഇപ്പോൾ പരീക്ഷാ ബോർഡാണ് ഇതിലെ നിയമനം നടത്തുന്നത്. ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവണ്മെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഒരു സഹകരണ സ്ഥാപനത്തിലും കൃത്യമായി നിയമനം നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. നിയമനം നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി വേണമെന്ന് പറഞ്ഞ് കത്തെഴുതിയാൽ ഒരു മറുപടിയും കിട്ടില്ല. പുറകേ പോകണം. അങ്ങനെ പോയാൽ ഫിഫ്റ്റി ഫിഫ്റ്റി. നാല് നിയമനമുണ്ടെങ്കിൽ രണ്ടെണ്ണം ഇവർ പറയുന്നവർക്ക് കൊടുത്താൽ മതി. അപ്പോൾപ്പിന്നെ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളുമായി. ഈ നിലയിലാണ് കേരളത്തിൽ മാതൃകാപരമായി പ്രവർത്തിക്കേണ്ട പരീക്ഷാ ബോർഡ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അതിലൊരു മെമ്പർ ശ്രീമതി കെ.എം. കല്യാണി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കുതന്നെ ഈ പരീക്ഷാ ബോർഡിന്റെ വഴിവിട്ട പോക്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു നിവേദനം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചോ? ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിച്ചില്ല. ഈ നിലയിൽ കേരളത്തിലെ പരീക്ഷാ ബോർഡ്, ബാങ്കുകളിൽ നിയമനം നടത്തേണ്ട പരീക്ഷാ ബോർഡ് മാതൃകാപരമായിട്ടല്ല പ്രവർത്തിക്കുന്നത് എന്നുള്ളത് പകൽവെളിച്ചംപോലെ വ്യക്തമാണെന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ വിശദീകരിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ ഇടതുപക്ഷജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവണ്മെന്റ് അധികാരത്തിലിരിക്കുമ്പോൾ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് അക്കാഡമി ഫോർ പ്രൊഫഷണൽ എഡ്യൂക്കേഷൻ (കേപ്പ്) ആരംഭിച്ചു. മാതൃകാപരമായി കേരളത്തിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ ഈ സ്ഥാപനത്തിന് ഇടപെടാൻ വേണ്ടി കഴിയുമായിരുന്നു. അത്തരം മാതൃകാപരമായ ഇടപെടൽ നടത്തുന്നതിനുപകരം ഇപ്പോൾ, ഈ ഗവണ്മെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം, ഈ ഗവണ്മെന്റിന്റെ ഭരണത്തിൻകീഴിൽ കേപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം, പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിന്റെ പ്രവർത്തനം, കൊച്ചി മെഡിക്കൽ കോളേജിന്റെ പ്രവർത്തനം ഇവിടെയൊക്കെ മൂക്കത്ത് വിരൽ വച്ചു പോകുന്ന അതിദാരുണമായ അഴിമതിയാണ് ഉയർന്നു വന്നിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ സെൽഫ്-ഫിനാൻസിംഗ് കോളേജുകൾ ആരംഭിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി സ്വകാര്യ വിദ്യാഭ്യാസ കച്ചവടക്കാർ രംഗം തകർക്കുമ്പോൾ വിദ്യാഭ്യാസ കച്ചവടക്കാരെ വെല്ലുന്ന സമീപനമാണ് പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിലും കൊച്ചി മെഡിക്കൽ കോളേജിലും സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ അദ്ധ്യയന വർഷത്തിൽ ഈ രണ്ട് മെഡിക്കൽ കോളേജുകളിലേയും പ്രവേശനം വളരെ രസകരമായിരുന്നു. മെഡിക്കൽ കോളേജിലെ എൻട്രൻസ് ലിസ്റ്റ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. ആകെയുള്ളത് 41,709 ആളാണ്. പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിൽ അഡ്മിഷൻ കിട്ടിയ ഒരു കുട്ടിയുടെ റാങ്ക് നമ്പർ 40012. ഒരു കാരണവശാലും പ്രവേശനം കിട്ടാത്ത ഒരു കുട്ടിക്ക് പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിലെ ഭരണസമിതി, അതുപോലെ തന്നെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മന്ത്രി, മന്ത്രിയുടെ ഓഫീസ്, ഉത്തരവാദപ്പെട്ടവർ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ സ്വാധീനവും സമ്മർദ്ദവും ചെലുത്തിയതിന്റെ ഭാഗമായി കേവലം 5.6 ശതമാനം മാത്രം മാർക്കുള്ള കുട്ടിക്കാണ് അഡ്മിഷൻ കിട്ടിയത്. കേരളത്തിലെ ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞു, ഹൈക്കോടതിയുടെ ഡിവിഷൻ ബഞ്ച് പറഞ്ഞു. സുപ്രീം കോടതി പറഞ്ഞു. മാനമുണ്ടെങ്കിൽ മന്ത്രി രാജിവച്ച് പോകേണ്ടതായിരുന്നു. ആ സംഗതി ഇല്ലാത്തതു കൊണ്ട് പ്രശ്നമുണ്ടായില്ല. ഇപ്പോൾ പരിയാരം മെഡിക്കൽ കോളേജിൽ അഡ്മിഷൻ കിട്ടാൻ 17,63,000 രൂപ കൊടുക്കണം. പത്ത് ലക്ഷം രൂപ തലവരി. കേരള നിയമസഭ ബിൽ പാസ്സാക്കിയതാണ്, തലവരി വാങ്ങാൻ പറ്റില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ്. വികസനഫണ്ട് അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയാണ്. രണ്ടു ലക്ഷം രൂപാ വീതം മൂന്ന് വർഷത്തേയ്ക്ക് ആറ് ലക്ഷം രൂപ മുൻകൂർ വങ്ങിച്ചു. കെ.ടി. തോമസ് നിശ്ചയിച്ചത് 1,13,000 രൂപ. 50,000 രൂപ കോഷൻ ഡെപ്പോസിറ്റ്. 17 ലക്ഷത്തി അറുപത്തിമൂവായിരം രൂപയുടെ മെഡിക്കൽ വിദ്യാഭ്യാസം. കേരളത്തിന്റെ പ്രൊഫഷണൽ വിദ്യാഭ്യാസത്തെ വാണിജ്യവൽക്കരിച്ച കേരളം ഭരിക്കുന്ന ഐക്യജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവണ്മെന്റിന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ കച്ചവടത്തിന് എല്ലാവിധ ചൂട്ടും പിടിക്കുന്ന സമീപനമാണ് കേരളത്തിലെ സഹകരണ മേഖല സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. മാതൃകാപരമായ പ്രവർത്തനത്തിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കേണ്ട സഹകരണ വകുപ്പ് ഈ ഒരു സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത് ഗൗരവതരമായ പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ട മറ്റൊരു സംഗതിയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ വകുപ്പിൽനിന്നും ഒരു പുസ്തകം വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. സഹകരണ വകുപ്പ് നടത്തിയ നേട്ടങ്ങൾ സംബന്ധിച്ചാണ് പുസ്തകത്തിൽ വിശദീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട സംഗതി വൺ ടൈം സെറ്റിൽമെന്റാണ്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരുപാട് ആളുകൾക്ക് ഒരുപാട് ആനുകൂല്യങ്ങൾ ചെയ്തു കൊടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ് വിശദീകരിക്കുന്നത്. എന്താണ് യാഥാർത്ഥ്യം? ഒരു ലോൺ കൊടുത്തു. ഒരു ലക്ഷം രൂപ കൊടുത്തു. അത് അടയ്ക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കൈയിൽ പൈസയില്ല. അത് ഒന്നര ലക്ഷമായി, രണ്ടു ലക്ഷമായി. ഇപ്പോൾ പുനർ ലോൺ കൊടുക്കുകയാണ്. അതിന് ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകൾ വരികയാണ്. ഒരു ലക്ഷം രൂപ തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ കഴിയാതെ രണ്ടു ലക്ഷം രൂപയാകുമ്പോൾ ബന്ധപ്പെട്ട ഏജൻസികൾ ചില പ്രധാനപ്പെട്ട കക്ഷികൾ വന്ന് സംസാരിച്ച് രണ്ടര ലക്ഷം രൂപ ലോൺ കൊടുക്കും. ഒരു ലക്ഷം രൂപ രണ്ടു ലക്ഷം രൂപയായി. അത് രണ്ടര ലക്ഷമായി. ആ രൂപത്തിൽ പുനർലോൺ കൊടുത്തു എന്നല്ലാതെ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കേരളത്തിന്റെ സാധാരണ ജനങ്ങൾക്ക് യാതൊരു ഗുണവുമുണ്ടായിട്ടില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ആ നിലയിൽ സമ്പൂർണ്ണമായ പരാജയമാണ് കേരളത്തിലെ സഹകരണ വകുപ്പ് എന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ 555 കിലോമീറ്റർ ദൂരം കടൽത്തീരമാണ്. ഒരു മേജർ തുറമുഖവും മൂന്ന് ഇടത്തരം തുറമുഖങ്ങളും പത്ത് മൈനർ തുറമുഖങ്ങളും കേരളത്തിലുണ്ട്. കൊച്ചിയെന്ന് പറയുന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട വാണിജ്യ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തുറമുഖമാണ്. ഇവിടെ വ്യാപാരം നടക്കുന്നതിൽ 97 ശതമാനവും കേരളത്തിന്റേതാണ്. അന്തർദേശീയ ശ്രദ്ധയാകർഷിച്ച കൊച്ചിയുടെ വികസനത്തിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണ്ടേ? അതുപോലെ അനന്തസാദ്ധ്യതകളുള്ള വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ പുരോഗതിയും വളർച്ചയുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തി എന്തെങ്കിലും ചെയ്യുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടേ? അതുപോലെതന്നെയാണ് കേരളത്തിലെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ കാര്യവും. മിനി ബസുകൾ 238 എണ്ണം വാങ്ങിച്ചു. ടാറ്റാ, ലെയ്‌ലാന്റ്, ഐഷർ കമ്പനികളിൽ നിന്നാണ് വാങ്ങിച്ചത്. കരാർ വ്യവസ്ഥപ്രകാരം ഒരു ബസിന് കിലോമീറ്ററിന് 60 പൈസ വച്ച് മെയിന്റനൻസിന് വേണ്ടി കൊടുക്കണം. യഥാർത്ഥത്തിൽ മെയിന്റനൻസിന് വരുന്ന ചെലവുകൾ കൃത്യമായിട്ട് കൊടുക്കണം. അതിനുപുറമെ മെയിന്റനൻസ് നടന്നില്ലെങ്കിലും 60 പൈസ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് കൊടുക്കണം. അങ്ങനെ വന്നാൽ ഒന്നാമത്തെ വർഷം 35,700 രൂപ, രണ്ടാമത്തെ വർഷം 59,500 രൂപ, മൂന്നാമത്തെ വർഷം 80,325 രൂപ കൊടുക്കണം. സാധാരണഗതിയിലുള്ള മെയിന്റനൻസിന് ആവശ്യമായ പണം കൊടുക്കണം, അതിനുപുറമെ ഒരു കാര്യവുമില്ലാതെ ഇങ്ങനെ ഒരു കരാർ വ്യവസ്ഥ കേരളത്തിലെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വിഭാഗത്തിൽ ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. ആ നിലയിൽ കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹ്യപുരോഗതിയിൽ നിർണ്ണായകമായ പങ്ക് വഹിക്കുന്ന സഹകരണ മേഖല ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളും പ്രതിസന്ധികളും ഉയർത്തികൊണ്ടുവരുന്നു. ആ ഒരു സമീപനം സ്വീകരിക്കുന്ന സഹകരണ മേഖലയും സഹകരണ വകുപ്പും ഗതാഗത വകുപ്പും കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഈ ധനാഭ്യർത്ഥനകളെ ഏറ്റവും ശക്തമായ രൂപത്തിൽ ഞാൻ എതിർക്കുകയാണ്.

VIII (a) ക്രമപ്രശ്നം

നിയമസഭാ സമ്മേളനം നടത്തുമ്പോൾ മന്ത്രിയുടെ രാജി പ്രസ്താവന സഭയ്ക്കുള്ളിൽ നടത്തണം

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, റൂൾ 64, മന്ത്രിസഭയ്ക്ക് വേണ്ടിയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിമാർ ഇവിടെ ഡിമാന്റ്സ് അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. രാവിലെ ഡിമാന്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്ന സമയത്ത് മന്ത്രിസഭയിൽ 19 പേരുണ്ടായിരുന്നു. ഈ ഡിമാന്റ് അവതരിപ്പിച്ചതിനുശേഷം ഒരു മന്ത്രി രാജി വച്ചു. രാജിവയ്ക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ നിയമസഭാചട്ടം റൂൾ 64 വ്യക്തമായിട്ട് അനുശാസിക്കുന്നുണ്ട്. നിയമസഭ ചേർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമയത്ത് ഒരു മന്ത്രി രാജി പ്രസ്താവന ചെയ്യേണ്ടത് നിയമസഭയ്ക്ക് അകത്താണ്. എന്നാൽ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി അനിൽകുമാർ രാജി പ്രസ്താവന നൽകിയിട്ടുള്ളത് നിയമസഭയോട് ചേർന്നുകിടക്കുന്ന പ്രസ്ഗ്യാലറിയിൽ വച്ചാണ്. അദ്ദേഹം മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് നൽകിയ കത്ത് നിയമസഭയ്ക്ക് അകത്താണ് വ്യക്തമാക്കേണ്ടത്. നിയമസഭയ്ക്ക് പുറത്ത് ആ കത്ത് വ്യാപകമായി പ്രചരിക്കുകയാണ്. എന്റെ കയ്യിൽ ആ കത്തിന്റെ ഒരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly